

Die Triester^{innen} Straße

VOR.Schläge wie patriarchale Strukturen im gebauten Raum überwunden werden können.



Autorinnen
 Adna Bosnjakovic, 1426568
 Marie Pointner, 11802416
 Eileen Stephan, 11925936

Betreuende
 Emilia Bruck
 Mara Haas
 Justin Kadi
 Christoph Kirchberger
 Robert Luger
 Rudolf Scheuven

**280.934 Räumliche Entwicklungsplanung
 Triester Straße**
 Wintersemester 2021/22

Forschungsbereich örtliche Raumplanung in Kooperation mit
 3:0 Landschaftsarchitektur, dem Forschungsbereich Mobilität
 und Verkehrsplanung und dem Forschungsbereich Finanz-
 wissenschaft und Infrastrukturpolitik

 **architektur +
 raumplanung**

Abstract

Ein räumliche Entwicklungskonzept mit einem gegenderten Straßen Namen als Titel? Ist das Provokation? Neckerei? Humor? Die Triester:innen Straße ist all das und viel mehr. Sie zeigt mit dem Finger auf die vielen Autos die auf ihr fahren, die verinselten *Einfamilienhaus*-siedlungen rechts und links von ihr, auf die abgeschotteten Produktionsstätten die sie prägen und ruft laut: Das sind Ausprägungen des *Patriarchats*! Aber wie denn das?

In dem folgenden Entwicklungskonzept wird dieser Frage auf den Grund gegangen. Es lädt zu einer Auseinandersetzung mit patriarchalen Strukturen im gebauten Raum ein und versucht die Zusammenhänge zwischen dem Patriarchat und den Herausforderungen der Raumplanung entlang der Triester Straße zu erläutern. Das ganze Konzept unterliegt dem Prinzip der *gendergerechten Planung*. Es strebt also eine Planung an, die allen Menschen zu Gute kommen kann, besonders aber jenen, die oftmals im Patriarchat vergessen oder unterdrückt werden.

Zudem beabsichtigt die Triester:innen Straße einen Diskurs anzuregen. Einen Diskurs über die Notwendigkeit patriarchale Strukturen auch in der Raumplanung aufzudecken und aufzubrechen. Sowie einen Diskurs über die mögliche Transformation der südlichen *Radialstraße* nach Wien – der Triester Straße. Diese mag die ein oder der

Andere schonmal mit den Worten "trist, trister, Triester Straße" bezeichnet haben, jedoch bietet die Straße mehr als nur grauen Beton. Denn schaut man genau hin, bricht der graue Schleier der Straße ab und zu auf. Dann zischt eine blaue Bahn die Straße entlang, oder ein üppiges Grün samt klaren Teich erscheint neben ihr. „Unter der Straße liegt der Strand“ heißt es so schön. Diesen Mut könnte man auch der Triester Straße zu flüstern. So trist die Triester Straße heute erscheinen mag, sie muss es nicht sein. Sie bietet mit ihrer guten Anbindung durch die Badner Bahn, die U2 und die U6 ebenso viel Potenzial wie durch das hochwertige Naherholungsgebiet des Wienerbergs. Wenn wir zudem davon ausgehen, dass sich unser Konsum- und Mobilitätsverhalten aufgrund der Klimakrise drastisch verändern muss, ist die Triester Straße, welche so sehr vom Auto geprägt und dominiert ist, entweder von Obsoleszenz bedroht, oder für Transformation bereitstehend.

Wir laden also dazu ein nicht nur die Triester Straße neu zu denken, sondern auch die Planung und die *Machtverhältnisse* der letzten hundert Jahren, die sie zu der Straße gemacht hat die sie heute ist, kritisch zu hinterfragen und gemeinsam Neues zu lernen und vielleicht auch Altes zu verlernen.



1. Einleitung

1.1 Wo wir uns befinden	9
1.2 Wie wir Planung verstehen	11

2. Expeditionen

2.1 Eine Radtour im Sommer	15
2.2 Ein regnerischer Ausflug in den Süden	17
2.3 Mit dem Reisebus Richtung Triest	25

3. Analyse

3.1 Wer hier lebt	29
3.2 Wie hier gelebt wird	33
3.3 Wie hier lohn gearbeitet wird	37
3.4 Wo Reproduktionsarbeit passiert	39
3.5 Wie die Straße hier organisiert ist	41
3.6 Wie sich hier fortbewegt wird	43
3.7 Wie wir den Raum gliedern	49

4. These und Problemfelder

4.1 Wie wir den Raum lesen - eine These	53
4.2 der urbane Raum	55
4.3 der Transit-Raum	57
4.4 der suburbane Raum	59

5. Patriarchale Strukturen im gebauten Raum

5.1 Autozentrismus	63
5.2 Trennung von Lohn- und Reproduktionsarbeit	65
5.3 Die bürgerliche Kernfamilie	67

6. Leitbild

6.1 Wohin wir wollen	71
6.2 Ein Überblick	73
6.3 der belebte Raum	75
6.4 der Möglichkeits-Raum	77
6.5 der Entfaltungs-Raum	79

7. Handlungsfelder

7.1 faire Straßenraum Verteilung	82
7.2 bessere Sichtbeziehungen	82
7.3 Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel	83
7.4 Nutzungsvielfalt & Vernetzung	84
7.5 Konzentration großflächiger Gewerbe	84
7.6 Gendersensibles Management	85
7.7 Vernetzung der IZs mit ihrer Umgebung	85
7.8 Dichte Siedlungen & vielfältige Wohnformen	86
7.9 Nutzungsvielfältige öffentliche Flächen	86
7.10 Hochwertige öffentliche Grünräume	87
7.11 Raum der kurzen Wege & Polyzentralität	89

8. Leitprojekte

8.1 Leitprojekt 1: Straße für alle	92
8.2 Leitprojekt 2: Vom Einfaßraum zum Vielfaltsraum	100
8.3 Leitprojekt 3: Gemeinsam statt einsam	110

9. Rückblick & Ausblick

9.1 Ein paar Gedanken	119
-----------------------	-----

10. Glossar

10.1 Glossar der komplizierten Wörtern	123
--	-----

11. Quellen

11.1 Quellenverzeichnis	127
-------------------------	-----



1. EINLEITUNG

Übersicht Planungsraum



1.1 Wo wir uns befinden umw

Verortung



Wir bewegen uns entlang der Triester Straße, welche historisch Wiens wichtigste Verbindung in den Süden war. Schon die Römer:innen hatten dort wo heute die Triester Straße ist eine Verbindung nach Sopron geschaffen. Über die Jahrhunderte hat sich die Straße zu einer Fernverbindung entwickelt und bekam 1883 den bis heute erhaltenen Namen. Dieser deutet auf das damalige Ziel der Straße hin: Triest.¹

Heute stellt sich die Frage was aus der einst wichtigen Verbindung geworden ist. Die Funktion für den Fernverkehr wurde von der parallel laufenden Autobahn A2 übernommen und nun erweckt der Raum den Eindruck ein Ort der Pendler:innen zu sein. Zu den meisten Tageszeiten reihen sich Autos in Kolonnen aneinander und der Raum hinterlässt einen monotonen und tristen Eindruck.

Dieses Konzept widmet sich dem ersten Teil der *Radialstraße*. Ausgehend vom Matzleinsdorfer Platz in Wien bis zum Industriezentrum Süd in Niederösterreich. Dieser Abschnitt ist gute 12 Kilometer lang, zu Fuß würde es in etwa zweieinhalb Stunden dauern die Strecke entlang zu gehen.

Das Gebiet umfasst mehrere Gemeinden, sowohl in Wien als auch in Niederösterreich. Wie auch in der Karte links zu sehen ist handelt es sich in Wien um Favoriten und Liesing, in Niederösterreich um Vösendorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf, Mödling und Wiener Neudorf.

Es wird allerdings kein Leitkonzept für die gesamten Gemeindegebiete aller sieben Gemeinden erstellt, sondern es liegt der räumliche Fokus auf dem Nahbereich der Triester Straße.

¹ vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Triester_Stra%C3%9Fe

Schwarzplan



Glossar der komplizierten Wörtner

Immer wieder werden wir komplizierte Begriffe in kleinen Definitionen wie diese hier erklären. Desweiteren werden viele Wörter auch im 10. Kapitel, dem „Glossar der komplizierten Wörter“ definiert. Wenn also ein Wort *kursiv* geschrieben wird, wird dieses im Glossar noch einmal erklärt.

Oder unser kleines Manifest

Raumplanung bedeutet für uns Raumverteilung sowie Raum schaffen, geben und nehmen. Die Räume durch die wir uns bewegen sind von und durch *Machtstrukturen* geprägt und geformt. Sie spiegeln gesellschaftliche und politische Verhältnisse und Werte wider und beeinflussen unser denken, handeln und (un-)wohl-fühlen.

Wir sind der Ansicht, dass es eine zentrale Aufgabe von Raumplaner:innen ist, Machtstrukturen im Raum zu erkennen und zu reflektieren. Nur so kann eine gerechte(re) Raumplanung und somit Raumverteilung und Rauman eignung für alle Menschen angestrebt werden.

In unserer Planung wollen wir *patriarchale* (Macht-)Strukturen im gebauten Raum aufdecken und aufbrechen. Dabei sehen wir diese sehr eng verwoben mit kapitalistischen Machtverhältnissen und positionieren uns daher auch kapitalismus- und herrschaftskritisch. Zudem versuchen wir, wann immer dies nötig ist, *intersektional* zu planen und auch eine *antirassistische* und *antiklassistische* Perspektive durch zu denken.

Mit dem Ziel einer (gender)gerechten Planung, wollen wir in diesem Projekt einen Fokus auf all jene Menschen richten, die in unserer patriarchalen Gesellschaft verges-

sen bzw. unterdrückt werden. Uns ist es wichtig dabei nicht in den *binären Geschlechterkategorien* Mann und Frau zu denken, sondern anzuerkennen, dass auch *inter-, nicht-binäre, trans* und *a-gender* Personen unter patriarchalen Strukturen leiden.

Dass unsere Welt zu großen Teilen von *cis* Männern für *cis* Männer geplant wurde, wollen wir ins unserer Planung nicht dazu umdrehen, dass wir als *cis* Frauen für *cis* Frauen planen. Wir wollen mit unserer Planung zeigen, dass Maßnahmen welche als "*Gender Planning*" verstanden werden allen Menschen zugute kommen können und zu einer gerechteren Gesellschaft führen.

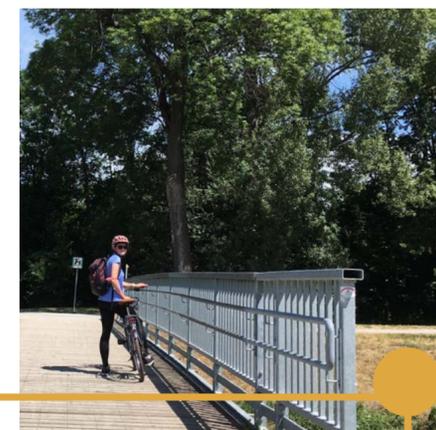
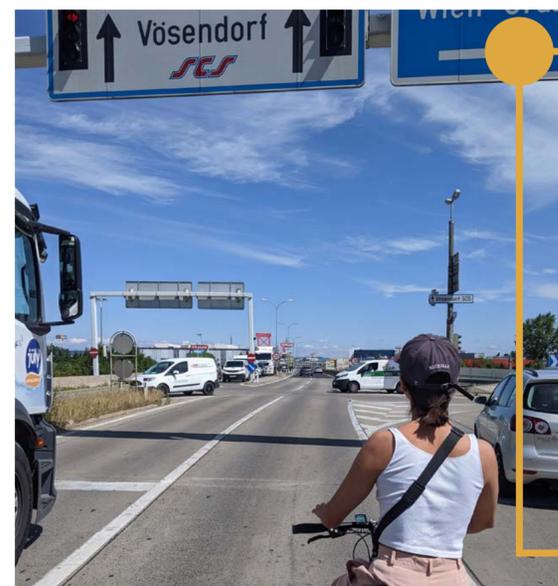
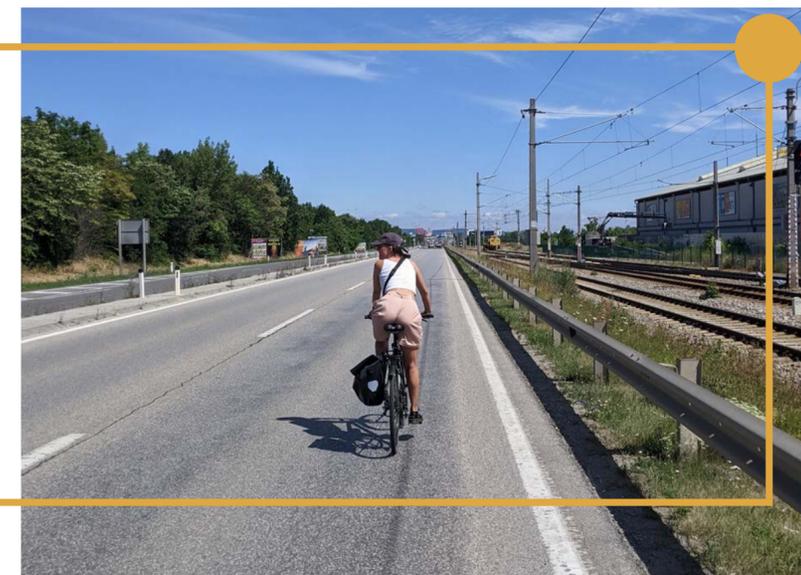
Wie Johanna Dohnal gesagt hat geht es im *Feminismus* nicht darum, dass es Frauen auf Kosten der Männer besser geht, sondern dass wir alle gemeinsam eine bessere Zukunft gestalten.

Die Vision des Feminismus ist nicht die „weibliche Zukunft“. Es ist eine menschliche Zukunft. Ohne Rollenzwänge, ohne Macht- und Gewaltverhältnisse, ohne Männerbündelei und Weiblichkeitswahn.
– **Johanna Dohnal**





2. EXPEDITIONEN



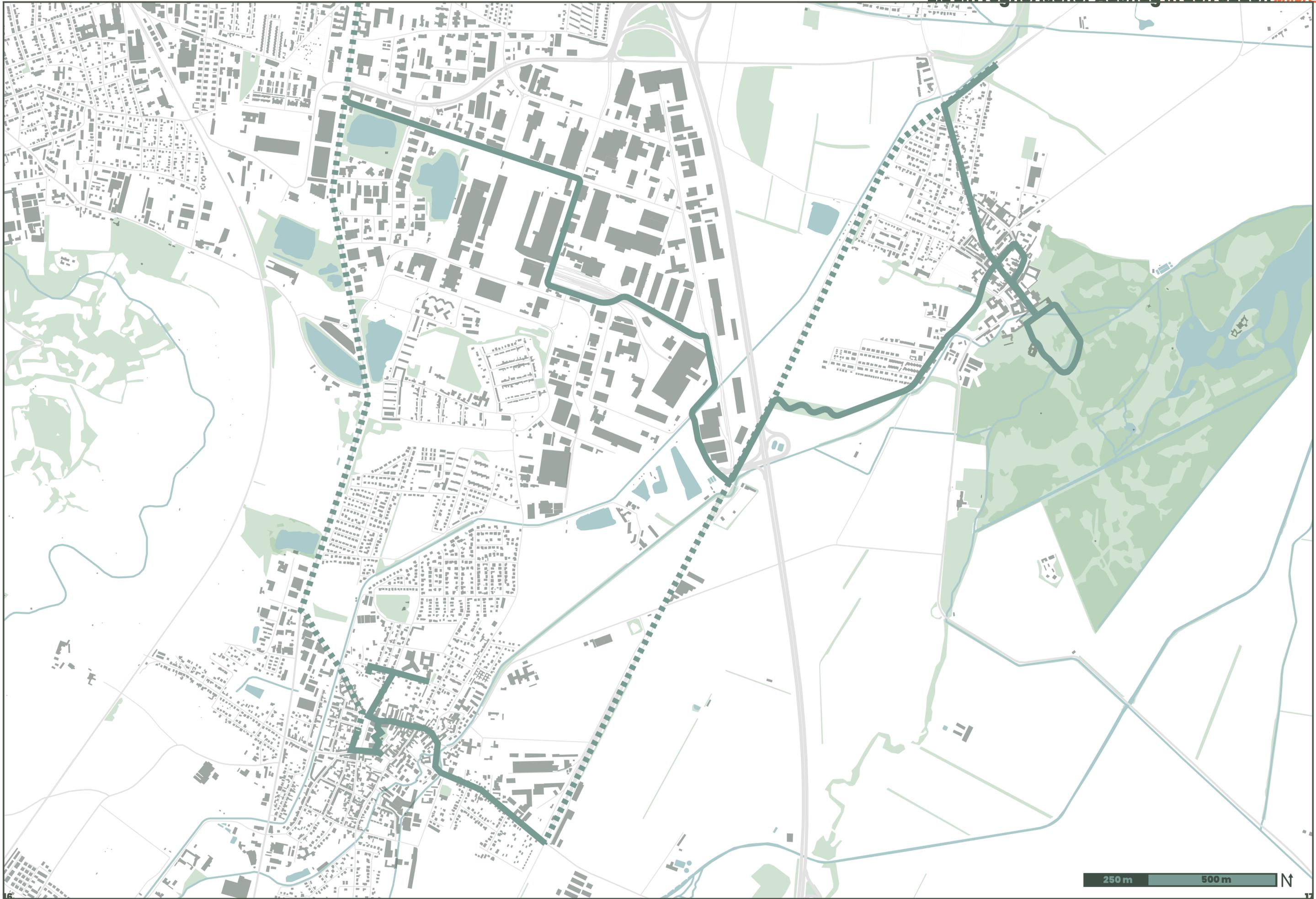
Unsere erste Erkundungstour durch das Gebiet fand im Juli statt. Nach einer 11-minütigen Zugfahrt von Wien Meidling zum Bahnhof Mödling haben wir uns aufs Rad geschwungen und sind die Triester Straße entlang Richtung Matzleinsdorfer Platz gefahren.

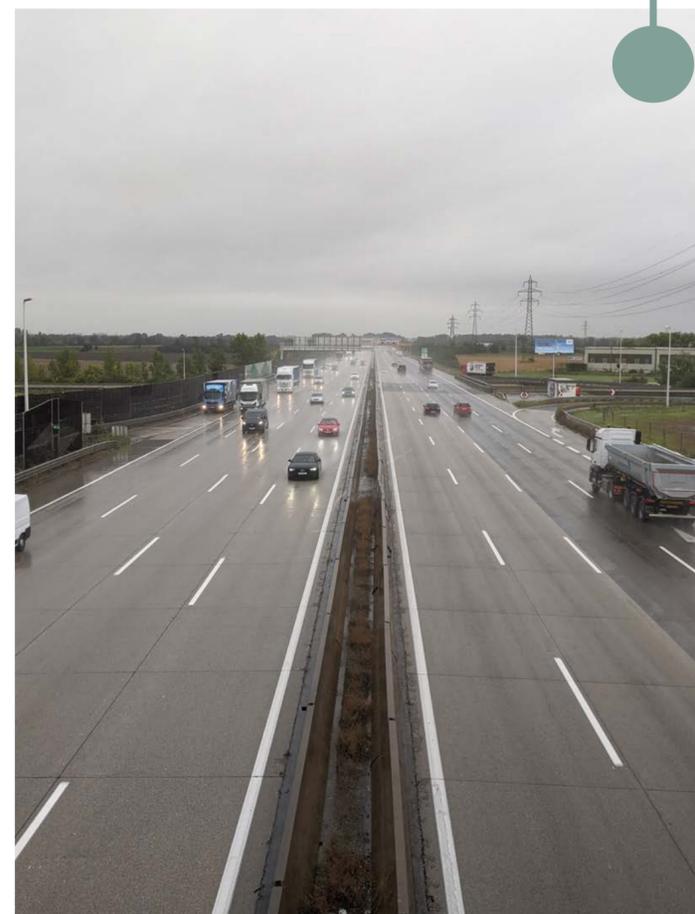
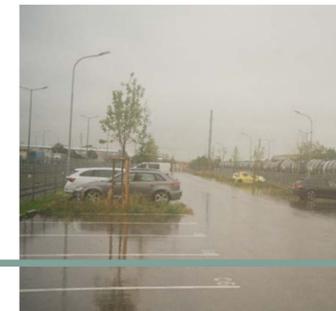
Es wurde uns sofort klar worauf die Straße, welche eher als Fahrbahn bezeichnet werden sollte, ausgerichtet war: Das Auto. Wenn du dich hier ohne deiner Tonne Stahl fortbewegen willst gibt es nicht viel Raum für dich.
Gehsteig? Fehlanzeige.
Radfahrstreifen? Fehlanzeige.

Doch neben dem offen gesagt doch auch schockierenden Straßenraums haben wir viele schöne (grüne) Oasen entdeckt. Besonders erholsam fanden wir die Fahrt durch den Draschepark und die Pause beim Wienerbergteich.

Die erste Tour kam in Favoriten zu einem schönen Ende, wo uns die Nutzungsvielfalt und die Diversität in spannender Erinnerung bleiben.





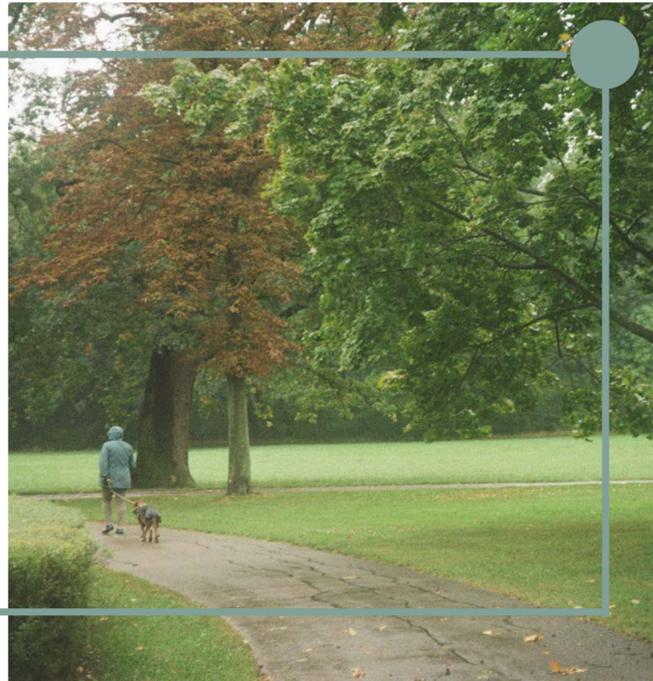


Unsere zweite Exkursion führt uns in den Süden des Planungsgebietes. Diesmal erkundeten wir mit der Bahn und zu Fuß als erstes das Industriezentrum (IZ) Süd. Im größten Industrie- und Gewerbepark Österreichs, der in etwa so groß wie der erste Wiener Gemeindebezirk ist, haben wir am Anfang gleich wieder die Erfahrung gemacht, die wir auch bei unserer ersten Expedition machten: Der Raum ist auf eine Nutzung mit dem Auto ausgelegt. Nach unserer Anreise mit der Badner Bahn erwarteten uns schmale Gehsteige und viele LKW's.

Hardfacts zum IZ:
Es befindet sich überwiegend auf dem ehemaligen Gelände des Flugmotorenwerk Ostmark und erstreckt sich über 4 Gemeinden: Wiener Neudorf, Biedermannsdorf, Laxenburg und Guntramsdorf.

Das Industriezentrum wird von der ecoplus, Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH, verwaltet und umfasst zurzeit 390 Konzerne, welche 11.300 Mitarbeiter:innen anstellen.

Das Gewerbegebiet grenzt direkt an die Süd Autobahn (A2) mit den Auf- und Abfahrten Wiener Neudorf am Nordstrand und IZ NÖ-Süd am Südostrand, wobei letztere Ende 2008 errichtet wurde um das Kapazitätsproblem zu entschärfen. An der Abfahrt Wiener Neudorf besteht außerdem Anschluss an die B 11. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Gewerbegebiet durch die Wiener Lokalbahn (Badner Bahn) und zahlreiche Buslinien in Richtung Mödling erschlossen. Schienenanschluss für den Güterverkehr besteht durch die Aspangbahn.



Nach einer kleinen Odyssee zu Fuß, über die Autobahn und entlang der Schienen der Aspangbahn, haben wir es zu unserem zweiten Stopp, Laxenburg, geschafft.

Laxenburg ist eine kleine Gemeinde mit knapp 3.000 Einwohner:innen und ist vor allem wegen dem Schlosspark und dem Kultursommer bekannt. Der Schlosspark war ein beliebter Aufenthaltsort der Habsburger und ist heute gegen Entgelt zugänglich.

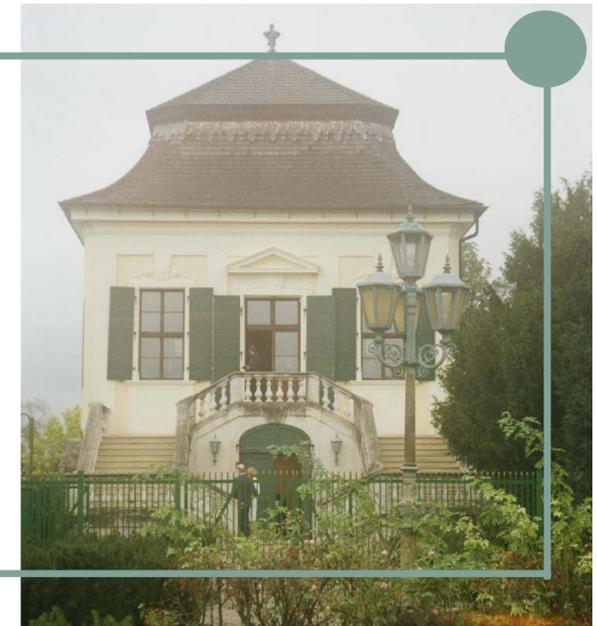
Es haben auch einige internationale Institutionen, beispielsweise die Internationale Anti-Korruptionsakademie, ihren Sitz in Laxenburg.

Wir begannen mit einem kleinen Mittagessen in einem Gasthaus am Hauptplatz. Die Stimmung passt gut zu dem generellen Bild der kleinen Gemeinde: Die Kellner:innen fragten die Gäste nach deren Familie und es herrschte ein vertrauter Umgang.

Danach spazierten wir durch den Schlosspark. Dieser war so wunderschön wie wir es erwartet hatten, wir trafen vor allem Menschen, welche mit ihren Hunden trotz des Regens spazierten.

Laxenburg ist uns als kleines, ruhiges, sehr hübsches und eher traditionelles Dorf in Erinnerung geblieben.





Eine fünf-minütige Zugfahrt mit der Aspangbahn brachte uns zu unserem letzten Stopp, Guntramsdorf.

Guntramsdorf liegt nicht nur an der Aspangbahn, sondern auch an der Badner Bahn und der Südbahn. Wobei alle drei Linien parallel verlaufen.

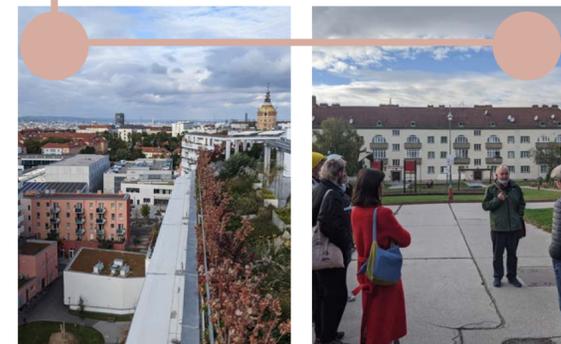
Guntramsdorf hat gut 9.000 Einwohner:innen und ist damit dreimal so groß wie Laxenburg.

Neben der dort ansässigen Industrie und den Gewerben gibt es auch noch Weinanbau und viele Heurigen, welche Besucher:innen aus der Region anziehen.

Es gibt auch viele Teiche, welche um 1900 nach Grundwassereinbrüchen zur Ziegelgewinnung verwendet wurden.

Von Guntramsdorf lässt es sich gemütlich mit der Badner Bahn zurück nach Wien fahren.





Bei unserer dritten Exkursion sind wir auch in Meidling gestartet und mit dem Reisebus ins IZ Süd gefahren. Nach einem informativen Vortrag der Projektmanagerin des Wirtschaftsparks ecoplus ging es für uns wieder zurück zur Stadtgrenze.

Von dort erkundeten wir zu Fuß die Gründe um den Petersbach und spazierten über die endlosen Parkplatzflächen der angesiedelten Unternehmen. Auch hier wurde das Problem der zu schmalen Gehsteige wieder vor Augen geführt. Ebenso erwies sich das Queren der Straße mit den Schienen der Badner Bahn als durchaus schwierig.

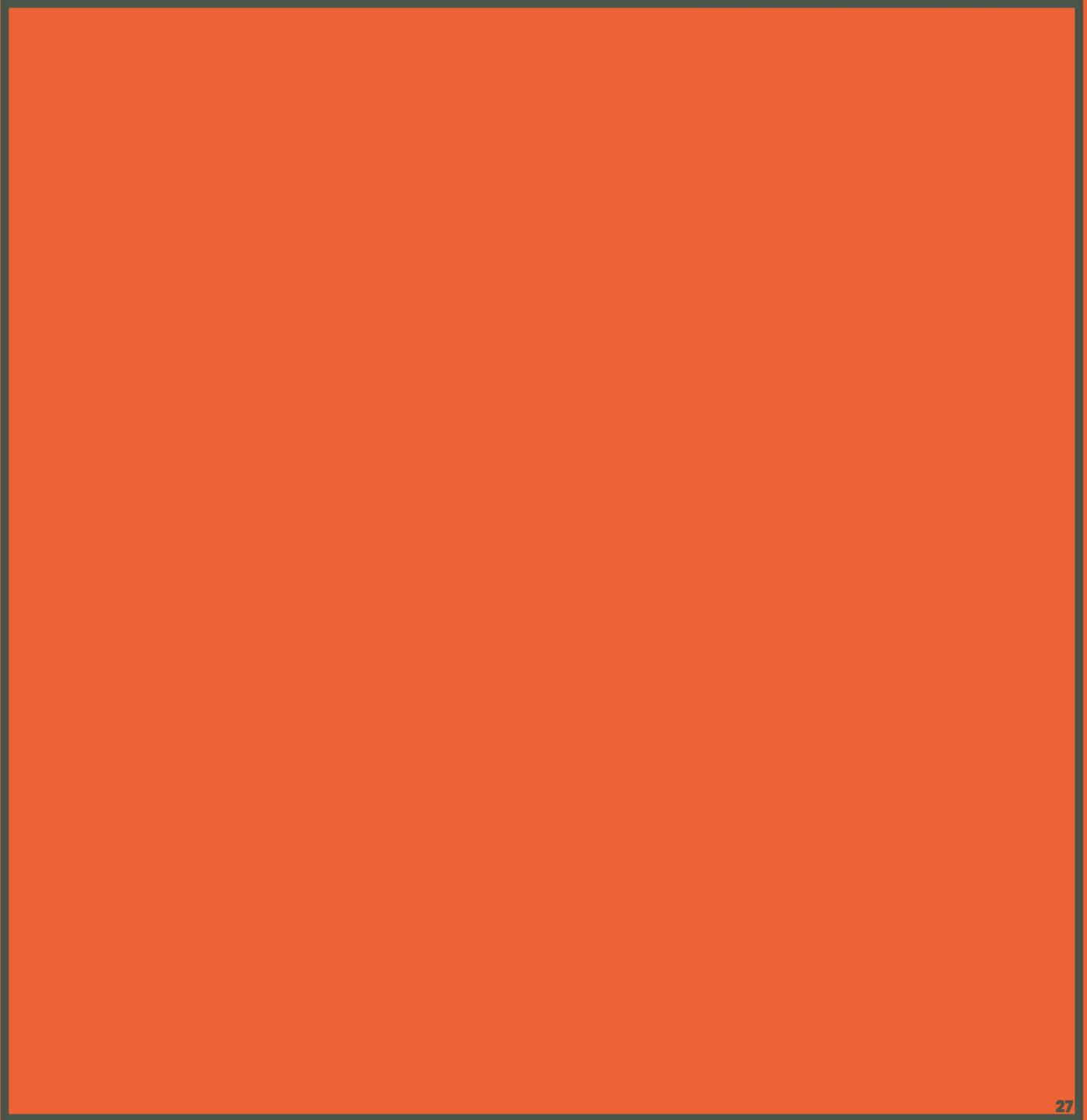
Daraufhin brachte uns der Reisebus zu den Wohnbauprojekten "in der Wiesen". Nach einigen Vorträgen zu den bereits bestehenden Projekten ging unsere Reise weiter zum Wienerberg. Dort besichtigten wir die Biotope City, eine kooperative Stadtteilentwicklung von Bauträger:innen und Expert:innen.

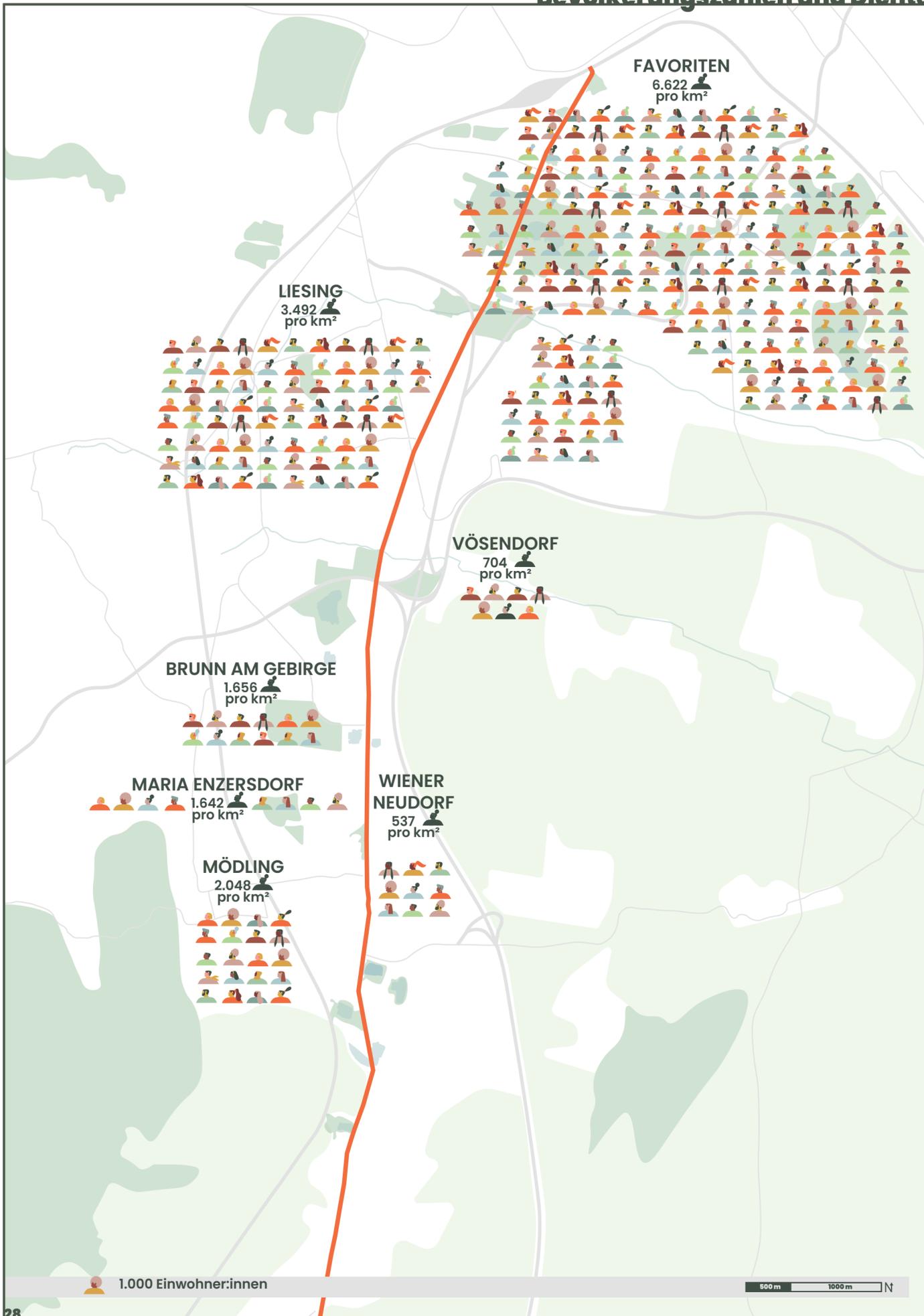
Mit einem Wechsel der Straßenseite erreichten wir unser nächstes Ziel: Den historischen Gemeindebau George-Washington-Hof. Die Anlage besteht aus fünf Höfen und ist denkmalgeschützt und als bauliche Schutzzone definiert.

Anschließend erreichten wir nach einem circa 20 minütigen Spaziergang unseren letzten Stopp - die Gebietsbetreuung Favoriten, wo ein weiterer Input-Vortrag für uns vorbereitet war. Wir erhielten Einblicke über vergangene und aktuelle Projekte welche von ihnen betreut werden. Nach einem Tag voller Inputs und wenig Pausen fanden wir den lang ersehnten und verdienten Ausklang in einem traditionellen Gasthaus in Favoriten.

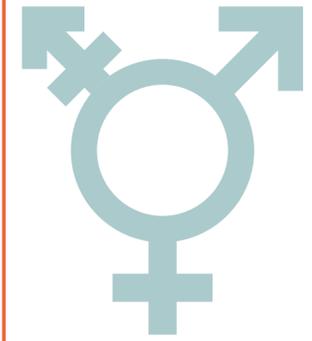


3. ANALYSE





Zur Datenerhebung



Am Beginn der Analyse ist zu betonen, dass es nicht immer einfach war einheitlich aufbereitete Daten zu finden. Von den Wiener Gemeinden, welche auch eigene Bezirke sind, konnten mehr Daten abgerufen werden, und vor allem waren die Daten auch öfter genderspezifisch aufgliedert.

Die genderspezifische Aufgliederung der Daten ist besonders wichtig, weil nur so Diskrepanzen zwischen den Geschlechtern entdeckt und aufgezeigt werden können.

Bei verschiedenen Datensätzen gibt es unterschiedliche Aufgliederungen der Daten. Manche Informationen stehen auf Gemeindeebene bereit, manche auf Bezirksebene. Wenn es Daten nur auf Bezirksebene gibt wird der gesamte Bezirk Mödling für die Analyse hinzugezogen, dieser umfasst neben den fünf Gemeinden im Planungsgebiet auch noch 15 andere Gemeinden.

Wir wollen zudem auch noch darauf hinweisen, dass die Daten, welche genderspezifisch aufbereitet wurden immer nach den *binären Geschlechterkategorien* „Frau“ und „Mann“ erhoben wurden. Wir wollen anerkennen, dass dies nicht die einzigen beiden Geschlechter sind, und bedauern, dass aus den Daten keine Informationen über queere Menschen herauszulesen sind. Für die Arbeit an unserem Projekt waren wir dennoch dankbar über genderspezifische Daten und versuchen dabei aber sensibel mit den Begriffen „Frauen“ und „Männer“ umzugehen.

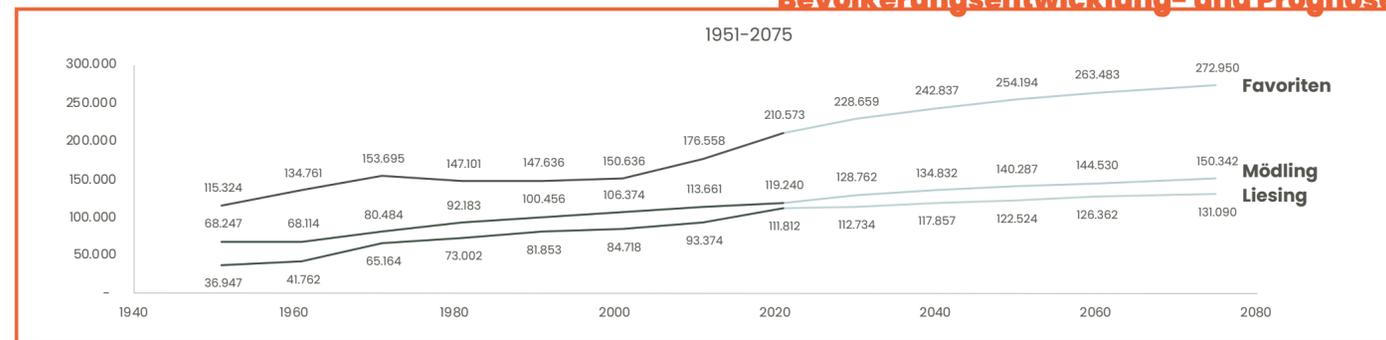
Zählt man die Bevölkerung aller sieben untersuchten Gemeinden zusammen, so kommt auf 380.000 Bewohner:innen. Wäre das untersuchte Gebiet also eine eigene Stadt, wäre diese die zweitgrößte Stadt Österreichs. Auf der Karte links ist dargestellt, wie sich die Bevölkerung auf den Raum verteilt und wie hoch die Siedlungsdichte in den unterschiedlichen Gemeinden ist.

Hier ist zu erkennen, dass Favoriten, als der „innerstädtischste“ Bezirk, mit einer Bevölkerungsdichte von 6.622 Bewohner:innen pro Quadratkilometer, die höchste Siedlungsdichte aufweist. **Je südlicher wir die Triester Straße betrachten, desto geringer wird die Siedlungsdichte und die Bevölkerungszahl.** Mödling zählt mit einer Bevölkerungszahl von 20.500 Menschen als Ausreißer im südlichen Raum der Triester Straße.

Die Bevölkerungsentwicklung weist seit 1951 ein stetigen Wachstum auf. Auch in den nächsten Jahrzehnten ist mit einem Bevölkerungszuwachs zu rechnen.

Die Bevölkerungsentwicklung hängt natürlich stark mit den Wanderungsbewegungen und der Geburtenbilanz zusammen. Letzteres ist in fast allen Gemeinden positiv, stellt jedoch nur einen minimale Zuwachs an der Bevölkerung dar. Ohne Zuwanderung würde die Bevölkerungsentwicklung also ganz anders aussehen.

Bevölkerungsentwicklungs- und Prognose



Zu- und Wegzüge

	Einwohner:innen Anzahl	Bevölkerungsdichte	Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo 2020	Geburtenbilanz
Favoriten	210.573	6.622	23.604	21.317	+ 2.287	+ 773
Liesing	111.812	3.492	10.838	6.773	+ 4.065	+ 110
Vösendorf	7.373	704	505	460	+ 45	-97
Brunn am Gebirge	12.024	1.656	781	747	+ 34	
Maria Enzersdorf	8.659	1.642	660	574	+ 86	
Mödling	20.559	2.048	1.488	1.397	+ 86	
Wiener Neudorf	9.310	1.537	563	604	- 41	

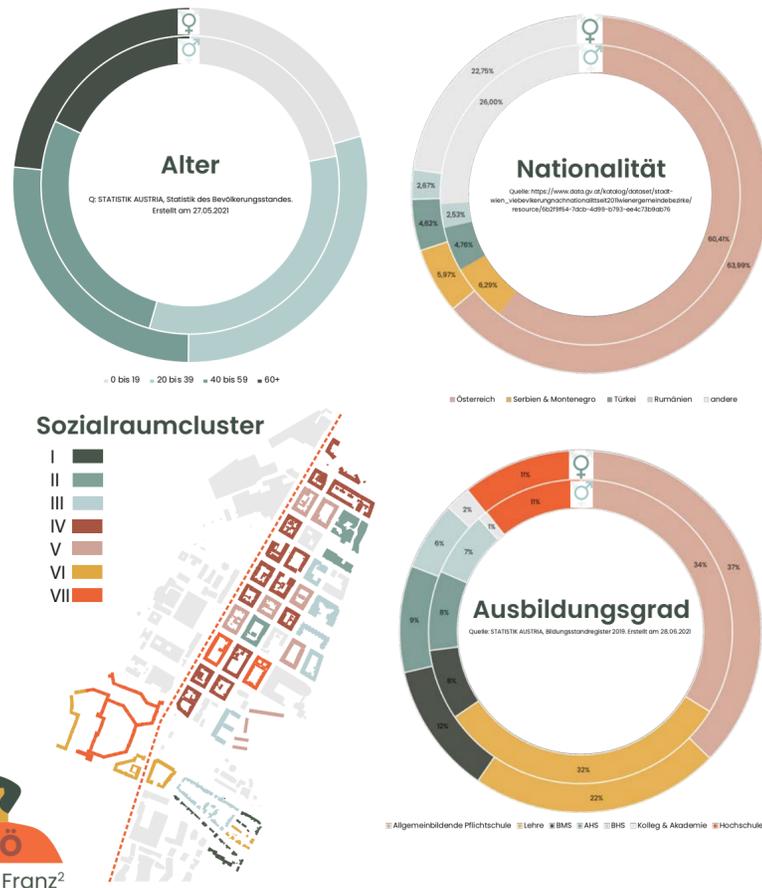
Favoriten ist ein relativ junger Bezirk, mit einem Durchschnittsalter von 40 Jahren¹ und einem vergleichsweise niedrigen Anteil an über 60 jährigen (20%). Der Bezirk wird rot regiert und hat einen Mann, Markus Franz, als Bezirksvorsteher². Es lebt ein hoher Anteil an nicht-Österreicher:innen hier, wobei der Anteil an Türk:innen, anders als die Vorurteile über den Bezirk, bei unter 5% liegt.

Jede dritte Frau in Favoriten (37%) hat lediglich einen allgemeinen Pflichtschulabschluss. Bei den Männern ist es jeder Vierte (24%). Es gibt auch einen erheblich höheren Anteil an Lehrlingen unter den Männern (32%) als bei den Frauen (22%). Einen Hochschulabschluss haben 11% der Frauen und Männer.

Das Sozialraum Cluster der Stadt Wien zeigt, dass der Wohnraum entlang der Triesterstraße stark durch eine (internationale) Zuwanderung geprägt ist (siehe Cluster IV) und teilweise zusätzlich auch einen hohen Indikationswert bei der Arbeitslosigkeit unter Drittstaatsangehörigen aufweist (siehe Cluster V). Im Georg-Washingtonhof leben neben österreichischen Staatsbürger:innen die von einer sehr großen Betroffenheit von Arbeitslosigkeit und einer „moderaten Einkommensarmut“ leiden, (siehe Cluster VI) auch ein hoher Anteil an Migrant:innen mit mehr Kindern, welche ebenfalls eine relativ hohe Betroffenheit durch Einkommensarmut aufweisen (siehe Cluster VII).

1 vgl. Stadt Wien (2020), Favoriten in Zahlen
2 vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Favoriten>

Marcus Franz²



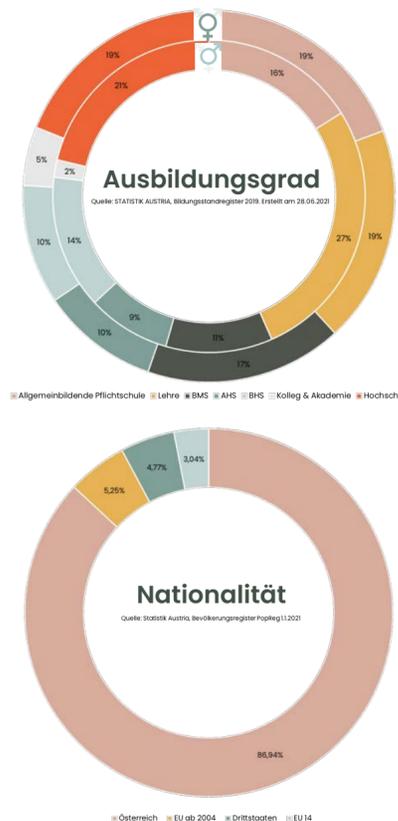
Bezirk Mödling

Mödling hat mit 45 Jahren¹ das höchste durchschnittliche Alter. Die Diagramme rechts zeigen die Altersstruktur der untersuchten Gemeinden genauer und zeigt auf, dass in vielen Gemeinden der Anteil der über 60 jährigen bei über 25% liegt. Im Bezirk Mödling besitzen 87% der Bewohner:innen die österr. Staatsbürgerschaft. Dies ist ein sehr hoher Wert.

Zusätzlich weist der Bezirk Mödling einen sehr hohen formalen Bildungsgrad auf. 21% der Männer und 19% der Frauen haben einen Hochschulabschluss absolviert.

Sechs der sieben Gemeinden in Mödling werden türkisch regiert. Alle Bürgermeister haben den Geschlechtseintrag „Mann“.

1 vgl. <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/de/at/demografia/dati-sintesi/modling/20131910/4>



Vösendorf



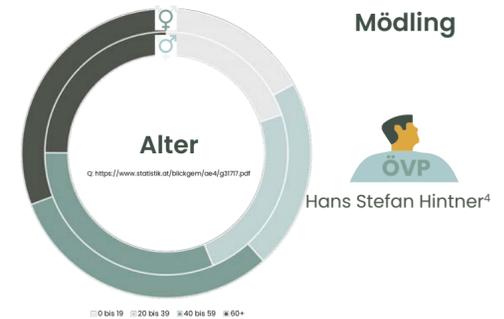
Brunn am Gebirge



Maria Enzersdorf



Mödling



Wiener Neudorf



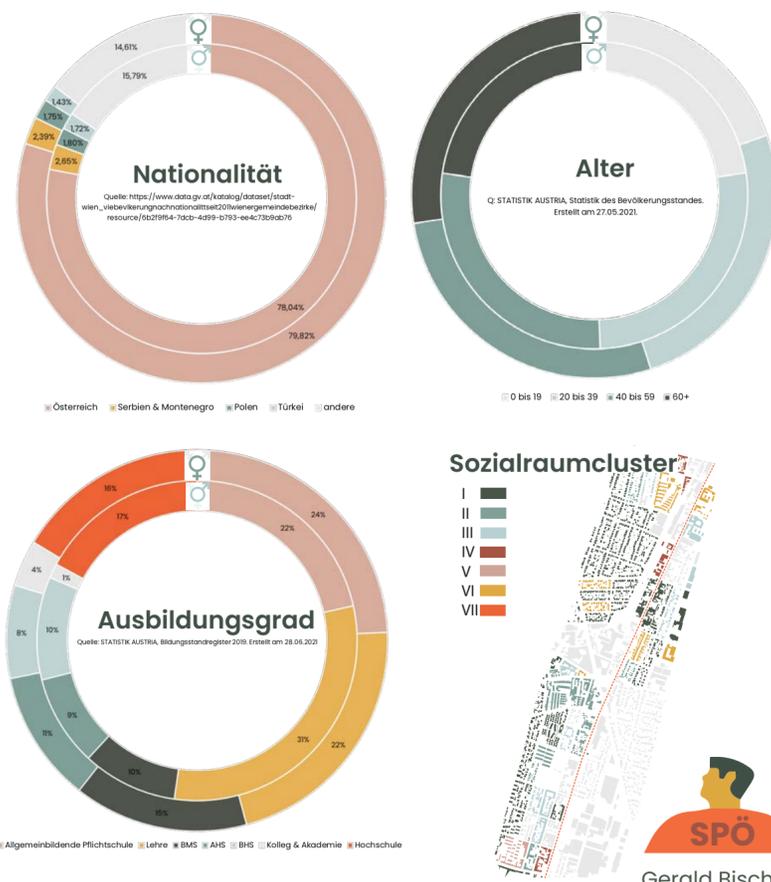
1 <https://de.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6sendorf>
2 https://de.wikipedia.org/wiki/Brunn_am_Gebirge
3 https://de.wikipedia.org/wiki/Maria_Enzersdorf
4 <https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%B6dling>
5 https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neudorf

Liesing

Das Durchschnittsalter in Liesing beträgt 42 Jahre.¹ Der Bezirk wird rot regiert, und zwar von einem Mann, Gerald Bischof.² Es gibt einen etwas höheren Anteil an über 60 jährigen (25%). Und der Anteil an nicht-Österreicher:innen ist mit circa 20% wesentlich niedriger.

Der Anteil an Erwachsenen mit lediglich einem Pflichtschulabschluss liegt bei Frauen und Männern relativ gleich bei 24% bzw. 22%. Zusätzlich hat jeder dritte Mann (31%) eine Lehre abgeschlossen, sowie jede 4. Frau (22%). Der Anteil an Erwachsenen mit Hochschulabschluss liegt bei 18% bzw. 17%.

Aus dem Sozialraumcluster ist zu erkennen, dass entlang der Triesterstraße, vor allem in der 2. und 3. Reihe, überwiegend Haushalte weitgehend frei von sozialen Problemen (Arbeitslosigkeit, Einkommensarmut leben) leben, welche auch durch eine geringe Kinderzahl, geringe Fluktuation und geringen Migrationsbezug gekennzeichnet sind. „Man darf sich stabile, von tendenziell älteren Personen bewohnte, vermutlich relativ wohlhabende Viertel vorstellen“² (siehe Cluster I). Teile dieser Gebiete sind mit einer etwas höheren Kinderanzahl geprägt (siehe Cluster II) und einem höheren Anteil an Migrant:innen (siehe Cluster III). Direkt angrenzend zur Triesterstraße, lassen sich wiederum auch hier Cluster mit sozialen Problemen identifizieren (siehe Cluster IV, VI, VII).



Gerald Bischof²
1 vgl. Stadt Wien (2020), Liesing in Zahlen
2 vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Liesing_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Liesing_(Wien))

Infobox: Sozialräumliche Cluster für Wien

Cluster I. [...] zeichnet sich durch weitgehend fehlende soziale Problemlagen (Arbeitslosigkeit, Einkommensarmut) aus, aber auch durch eine geringe Kinderzahl, geringe Fluktuation und geringen Migrationsbezug. Man darf sich stabile, von tendenziell älteren Personen bewohnte, vermutlich relativ wohlhabende Viertel vorstellen.

Cluster II. [...] ist grundsätzlich ähnlich, zeichnet sich jedoch durch seinen Kinderreichtum aus. Beide Cluster kommen v.a. in Grün- bzw. Ruhelagen mit lockerer Bebauung vor.

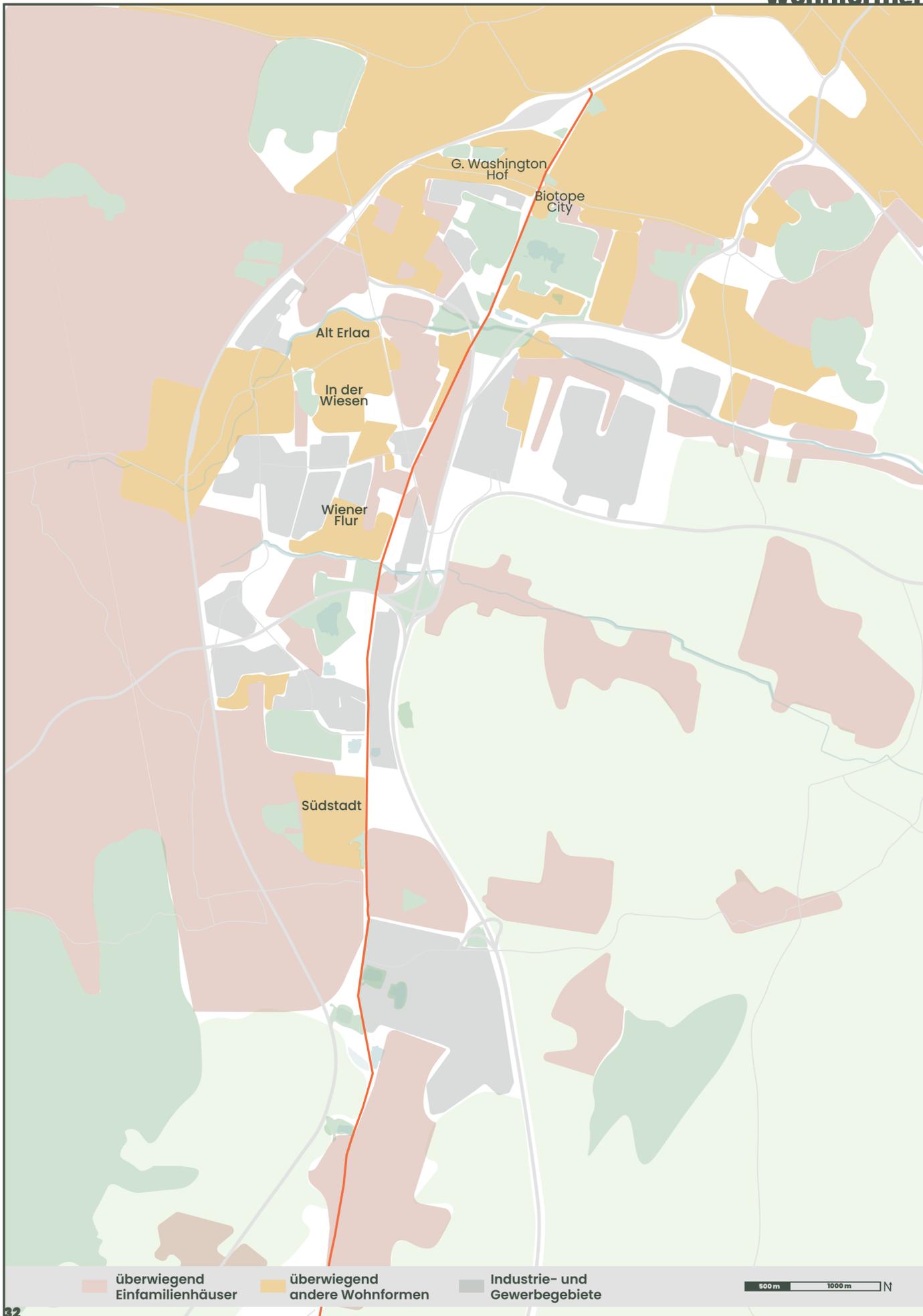
Cluster III. [...] Gegenüber den ersten beiden Clustern sticht bei hier die hohe Fluktuation der Wohnbevölkerung ins Auge. Es gibt mehr Migrantinnen, Kinder sind eher selten und soziale Problemlagen wenig vorherrschend. Es handelt sich um die urbane, gründerzeitlich geprägte Mitte Wiens (mit „Außenposten“).

Cluster IV. [...] und Cluster V. [...] sind beide stark von (internationaler) Zuwanderung geprägt, wobei IV. darüber hinaus hohe Indikatorwerte bei der Arbeitslosigkeit unter Drittstaatsangehörigen zeigt. Diese Cluster finden sich v.a. in Gründerzeitgebieten entlang des Gürtels sowie im 2. und 20. Bezirk, wobei Cluster V. darüber hinaus z.B. in Simmering und Floridsdorf vorkommt.

Cluster VI. [...] zeichnet sich durch eine sehr große Betroffenheit von Arbeitslosigkeit bei österreichischen Staatsangehörigen bei gleichzeitig noch moderater Einkommensarmut aus.

Cluster VII. [...] Während der noch kleinere Cluster VII., bei großen Ähnlichkeiten mit VI., mehr MigrantInnen, mehr Kinder und eine relativ hohe Betroffenheit durch Einkommensarmut zeigt. Beide Cluster kommen v.a. in peripheren (meist älteren) Neubaugebieten und Großwohnanlagen vor (die häufig Gemeindebauten sind).

Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/sozialraeumliche-cluster-2012.pdf>

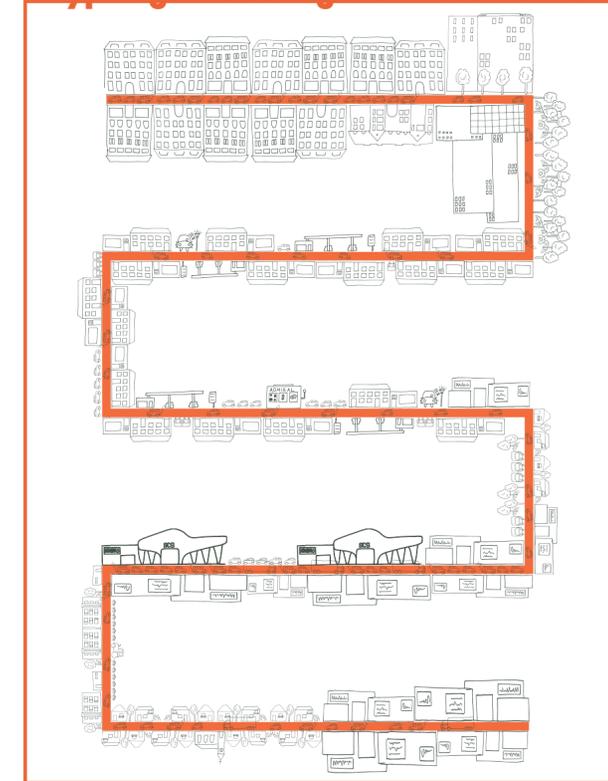


Die Wohnformen im Raum rund um die Triester Straße lassen sich auf dem Maßstab in dem wir das Gebiet betrachten auf zwei Kategorien beschränken: *Einfamilienhaus*-Siedlungen und jegliche Formen von dichteren Siedlungsformen. Dazu zählen wir gründerzeitliche Blockrandbebauung in Favoriten, große Gemeindebauten wie den George-Washington-Hof in Favoriten und den "Wiener Flur" bei der U-Bahn Station Siebenhirten, aber auch Neubauprojekte wie die Biotope City am Wienerberg oder die Südstadt in Mödling.

Je südlicher man den Raum rund um die Triester Straße betrachtet, desto dominanter sind die Einfamilienhäuser. Abgesehen von der Südstadt ist der Raum geprägt von fast ausschließlichen Einfamilienhaus-Siedlungen.

Betrachtet man die Typologie direkt an der Triester Straße, begegnet man vom Matzleinsdorfer Platz bis zum Wienerberg überwiegend einer gründerzeitlichen Blockrandbebauung. Ab dem Draschepark und bis zur Stadtgrenze stehen vor allem zwei-stöckige Blockrand Gebäude in der "ersten Reihe" an der Triester Straße. Erst südlich der SCS tauchen die ersten Einfamilienhäuser mit direktem Anschluss an die Triester Straße auf.

Typologien entlang der Triester Straße



Mietpreise pro Quadratmeter in den Wiener Bezirken Favoriten und Liesing 2012-2021



Kaufpreis pro Quadrat Meter im Bezirk Mödling 2012-2021



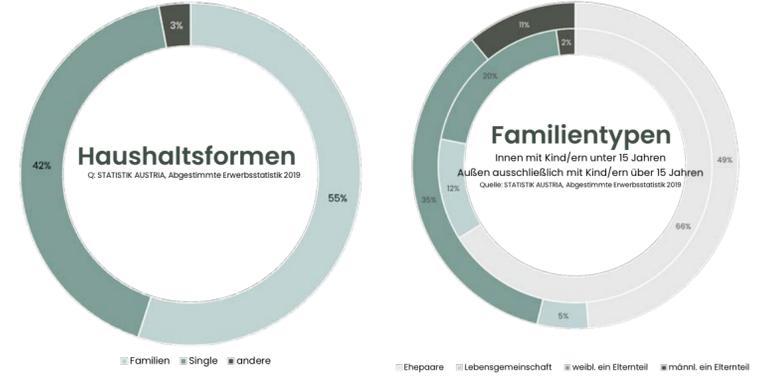
Favoriten

In Favoriten beträgt die durchschnittliche Wohnfläche pro Person 31 Quadratmeter und es leben durchschnittlich 2,14 Personen in einer Wohnung. Das sind 4 Quadratmeter weniger als der Wiener Durchschnitt und mehr Menschen pro Wohneinheit als im Wiener Durchschnitt (2,03).¹

Es gibt außerdem überdurchschnittlich viele Single-Haushalte (42,3%) und der Anteil an Familien mit fünf oder mehr Mitgliedern ist mit 7% sehr hoch. 20% der Familien mit Kindern unter 15 Jahren haben eine alleinerziehende Mutter, 2% einen alleinerziehenden Vater.

Der Bezirk hat die vielfältigsten Wohnformen und ist durch seine Blockrandbebauung geprägt. Es wird auch direkt an die Triester Straße gewohnt. Die besonderen Wohnformen, welche sich direkt an der Triester Straße befinden sind der George-Washington-Hof und die Biotope City.

¹ vgl. Stadt Wien (2020) Favoriten in Zahlen



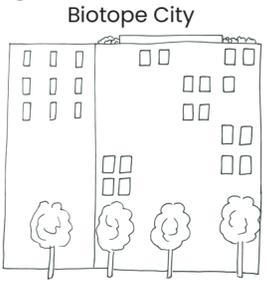
Haushaltsgrößen



Typische Wohntypologien entlang der Triester Straße



Spezielle Wohntypologie entlang der Triester Straße



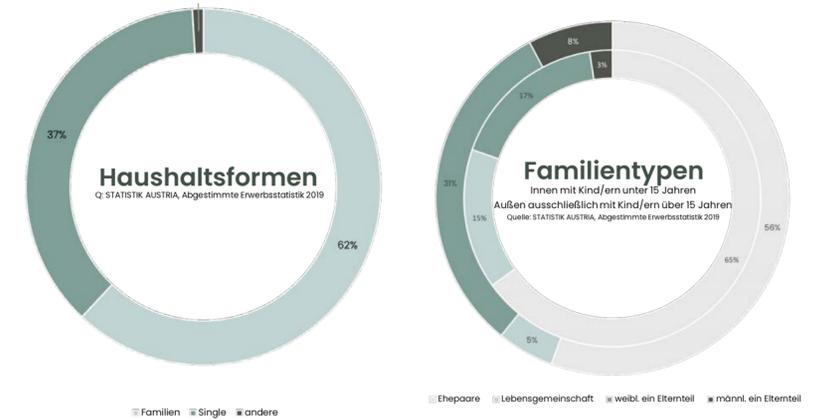
Bezirk Mödling

Es gibt keine Zahlen dazu wie viel die durchschnittliche Wohnfläche pro Person im Bezirk Mödling beträgt. Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt je nach Gemeinde zwischen 2,09 und 2,22 Personen.¹

Hier finden sich weniger Single-Haushalte (37,5%), dafür gibt es mehr Zweipersonen-Haushalte. Von den Familien mit Kindern unter 15 Jahren haben 17% eine alleinerziehende Mutter und 3% einen alleinerziehenden Vater.

Hier ist die überwiegende Wohnform an und um die Triester Straße das *Einfamilienhaus*. Die einzige größere Ausnahme bildet die Südstadt.

¹ vgl. <https://simil.io/politisch/niederoesterreich/thermenregion/moedling/haushaltsgroesse>



Haushaltsgrößen



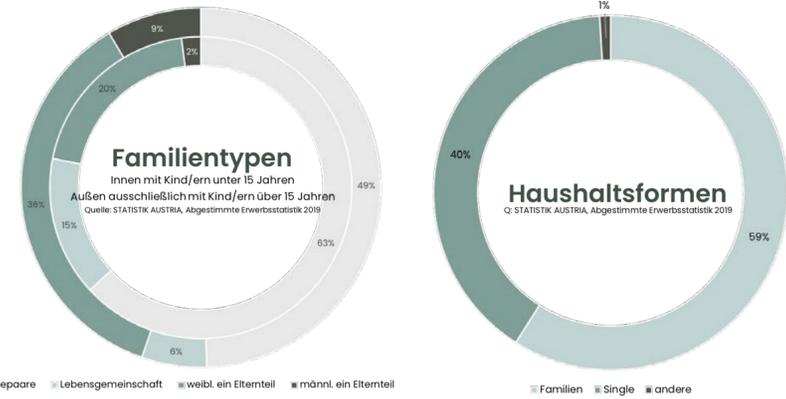
Typische Wohntypologien entlang der Triester Straße



Spezielle Wohntypologie entlang der Triester Straße



Liesing



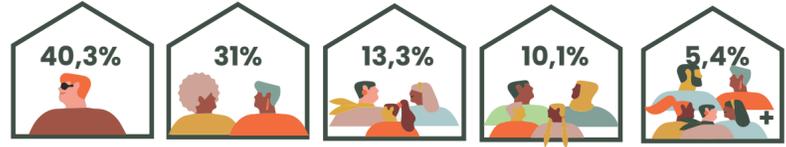
In Liesing beträgt die durchschnittliche Wohnfläche pro Person 38 Quadratmeter und es leben durchschnittlich 2,14 Personen in einem Haushalt. Das sind 3 Quadratmeter mehr als der Wiener Durchschnitt und mehr Menschen pro Wohneinheit als der Wiener Durchschnitt (2,03).¹

Auch in Liesing gibt es mit 40,3% sehr viele Single-Haushalte. Der Anteil an Haushalten mit fünf oder mehr Personen ist mit 5,4% geringer als in Favoriten. Der Anteil an Alleinerzieher:innen in Familien mit Kindern unter 15 Jahren ist gleich wie in Favoriten (20% alleinerziehende Mütter, 2% alleinerziehende Väter).

Hier wird nur vereinzelt direkt an der Triester Straße gewohnt, die typische Bebauung machen 2-3 stöckige Häuser aus.

¹ vgl. Stadt Wien (2020), Liesing in Zahlen

Haushaltsgrößen



Typische Wohntypologien entlang der Triester Straße





Wie auf der Karte links zu erkennen ist, befinden sich viele Industrie- und Gewerbegebiete um die Triester Straße. Zu den größten und bedeutendsten zählen das Industriezentrum (IZ) Liesing, das IZ Inzersdorf und das IZ Süd.

Die Standortfaktoren sind auch ideal für eine solche Nutzung: Wir befinden uns Nahe an der Bundeshauptstadt und es gibt eine gute MIV Anbindung, mit mehreren Autobahnen und einigen Bundesstraßen. Es ist auf der Grafik, welche die Pendler:innenströme zeigt zu erkennen, dass einige der Gemeinden über viele Arbeitsplätze verfügen und deutlich mehr Menschen einpendeln als auspendeln. Das betrifft vor allem die Gemeinden in welchen sich die SCS und das IZ Süd befinden.

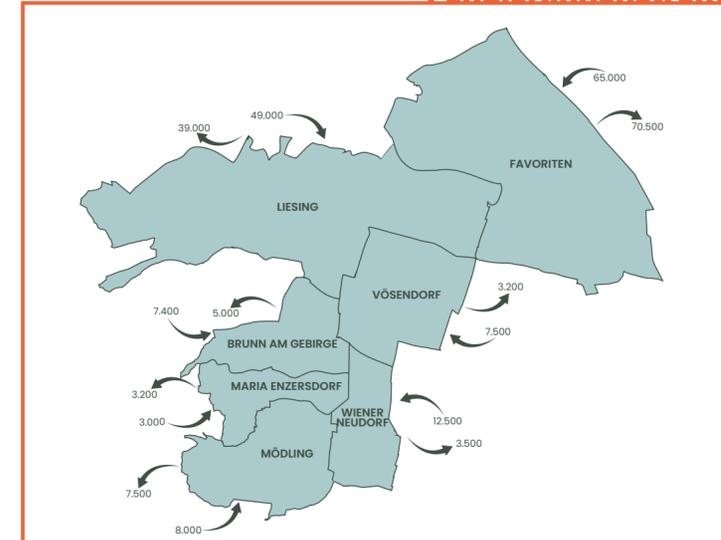
Es befindet sich auch die Shopping City Süd (SCS) direkt an der Triester Straße. Sie ist das größte Einkaufszentrum (EKZ) Österreichs und war als sie erbaut wurde auch das größte EKZ in ganz Europa. Sie wurde 1976 gegründet, beschäftigt heute 4.500 Mitarbeiter:innen und hat 10.000 Parkplätze. Die 192.500 m² Verkaufsfläche befindet sich größtenteils in Vösendorf, teilweise aber auch in Wiener Neudorf. Eigentümerin ist die Firma

Unibail-Rodamco-Westfield.¹

Das Industriezentrum Süd (IZ Süd), welches sich über die vier Gemeinden Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf, Wiener Neudorf und Mödling erstreckt, ist der Größte Industrie- und Gewerbepark Österreichs. Die Fläche beträgt 280ha und ist somit fast so groß wie der erste Wiener Gemeindebezirk. Das IZ Süd wird von der ecoplus verwaltet, der Wirtschaftsagentur des Land NÖ. Sie verkauft bzw vermietet die Liegenschaften und Objekte auf dem Gelände des IZ Süds. Im zweiten Weltkrieg war auf diesem Gelände das "Flugmotorenwerk Ost", bei dem wichtige Güter für den Krieg produziert wurden. Die Arbeit wurde von Häftlingen verrichtet, welche im Konzentrationslager (KZ) Guntramsdorf untergebracht waren. Das KZ Guntramsdorf war mit 3.000 Insass:innen eine große Außenstelle des KZ Mauthausen. Heute umfasst das IZ in etwa 390 Betriebe und 11.300 Lohnarbeitsplätze.²

¹ vgl https://de.wikipedia.org/wiki/Shopping_City_S%C3%BCd
² vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Industriezentrum_Nieder%C3%B6sterreich_%C3%BCd

Pendler:innenströme



Gender-Pay-Gap

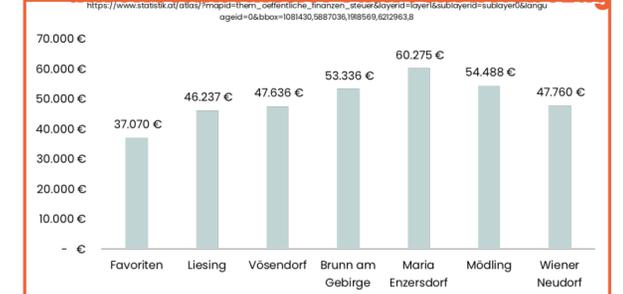
Betrachtet man die Daten zur Beschäftigungsquote, Teilzeitquote, Arbeitslosenquote und Einkommen fällt einiges auf. Zunächst einmal ist sehr deutlich zu erkennen, dass die Erwerbstätigenquote beider Geschlechter in den Niederösterreichischen Gemeinden höher ist als in den Wiener Bezirken. Dementsprechend ist auch die Arbeitslosenquote in den Wiener Bezirken höher, besonders in aber in Favoriten. Dies spiegelt sich auch im Einkommen wider.

In Favoriten liegt das Bruttoeinkommen mit 37.070€ gerade mal knapp über der Hälfte des Bruttoeinkommens in Maria-Enzersdorf mit satten 60.275€ im Monat. Den **Gender-Pay-Gap** konnten wir leider nur von den Wiener Bezirken herausfinden. **In Favoriten liegt er bei 16% und in Liesing verdient die Frau im Durchschnitt 32% weniger als der Mann.**

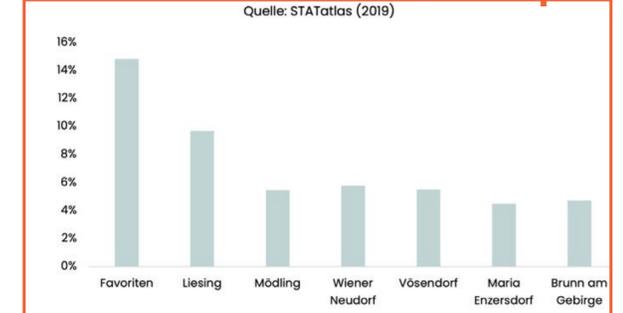
Dass die Erwerbstätigenquote von Frauen in allen untersuchten Gemeinden immer nur weniger als 10% unter der Erwerbstätigenquote der Männern liegt, sagt leider nichts über die Art der Erwerbstätigkeit aus. Betrachtet man den Anteil an Teilzeitbeschäftigten so fällt auf, dass in Wien 70% der teilzeitbeschäftigten Menschen als weiblich verzeichnet sind und in Niederösterreich sogar ganze 86% Prozent.

Aus diesen Daten kann die These aufgestellt werden, dass in den untersuchten niederösterreichischen Gemeinden, welche ein sehr hohes Durchschnittseinkommen aufweisen, in vielen Familien der Vater in einem gut bezahlten Vollzeitjob sehr viel Geld verdient und die Mutter lediglich in Teilzeitjobs erwerbstätig ist.

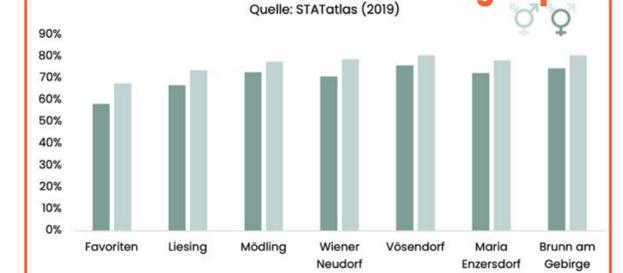
durchschnittlicher Jahresbruttobezug



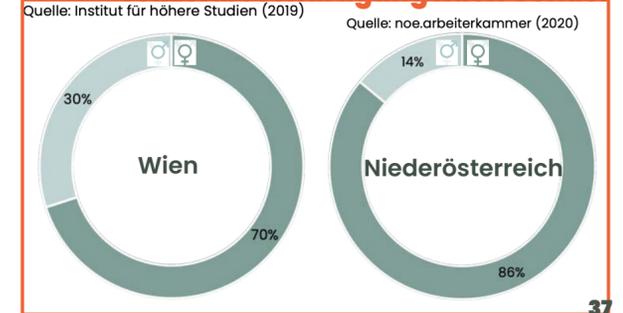
Arbeitslosenquote

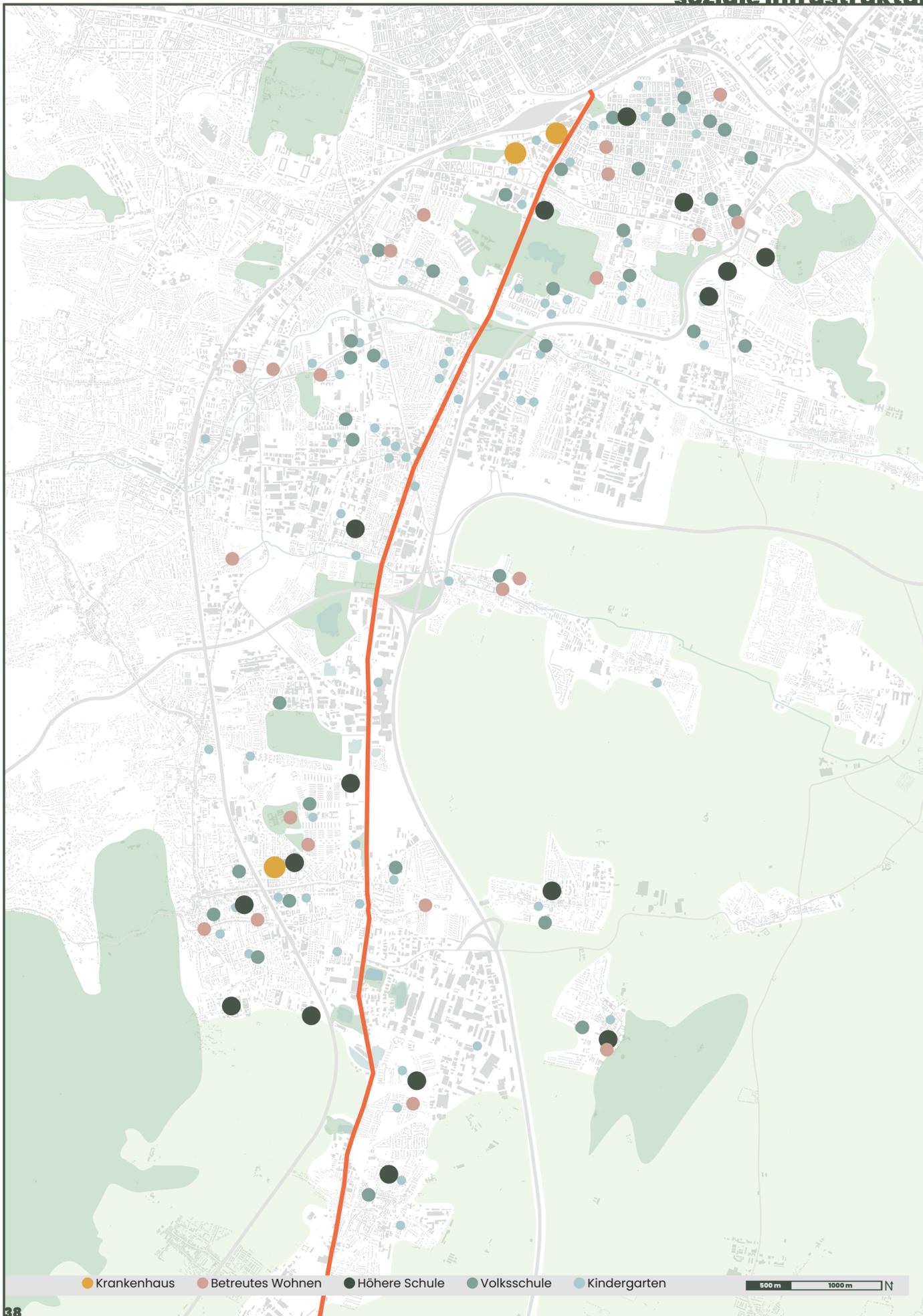


Erwerbstätigenquote



Teilzeitbeschäftigung nach Gender





Wie auf den Karten zu erkennen ist, befinden sich direkt an der Triester Straße überwiegend Dienstleistungen für Autos. Damit sind vor allem Tankstellen, Autohäuser und Werkstätten für Autos gemeint. Die menschlichen Bedürfnisse werden wenig inkludiert in den Raum. Die beiden unter stehenden Karten welche die Dienstleistungen darstellen machen die großen Unterschiede ersichtlich, unmittelbar an der Straße findet der Mensch wenig Angebote betreffend Kultur und Sport.

Um ins Theater zu gehen oder Sport zu betreiben muss von den meisten Orten aus eine größere Distanz zurückgelegt werden, als um zum nächsten Autohaus zu kommen. Dienstleistungen für Autos befinden sich überall entlang der Triester Straße, die Dienstleistungen für Menschen befinden sich überwiegend in dichter bebauten Gebieten wie Favoriten oder der Stadt Mödling.

Auch die soziale Infrastruktur lässt an einigen Orten zu wünschen übrig. Wir finden drei Krankenhäuser, eines gehört zum Bezirk Meidling (AUVA Trauzentrum), eines zu Favoriten (Klinik Favoriten) und eines zu Mödling (Landeskrankenhaus Mödling).

Mindestens einen Kindergarten hat jede Gemeinde im Untersuchungsgebiet wobei auch hier die Differenz zwischen der dichter bebauten urbanen Raum und dem suburbanen Raum ersichtlich wird, gleiches gilt für Volksschulen.

Höher bildende Schulen jedoch stehen in einer überschaubaren Zahlen zur Verfügung. Mödling kann als Bildungsstandort des Bezirks betitelt werden. Hier findet wir mit knapp 3.500 Schüler:innen die größte Schule Österreichs, die HTL Mödling.¹

Die nächste tertiäre Bildungseinrichtung ist die Fachhochschule FH Campus Wien in Favoriten.

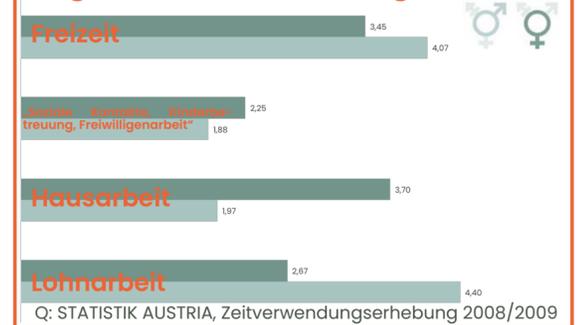
Besonders fehlt es an Einrichtungen für betreutes Wohnen. In den hier acht untersuchten Gemeinden findet man lediglich 21 Einrichtungen.

¹ vgl. <https://www.tt.com/artikel/15680727/hil-moedling-oesterreichs-groesste-schule-ist-100-jahre-alt>

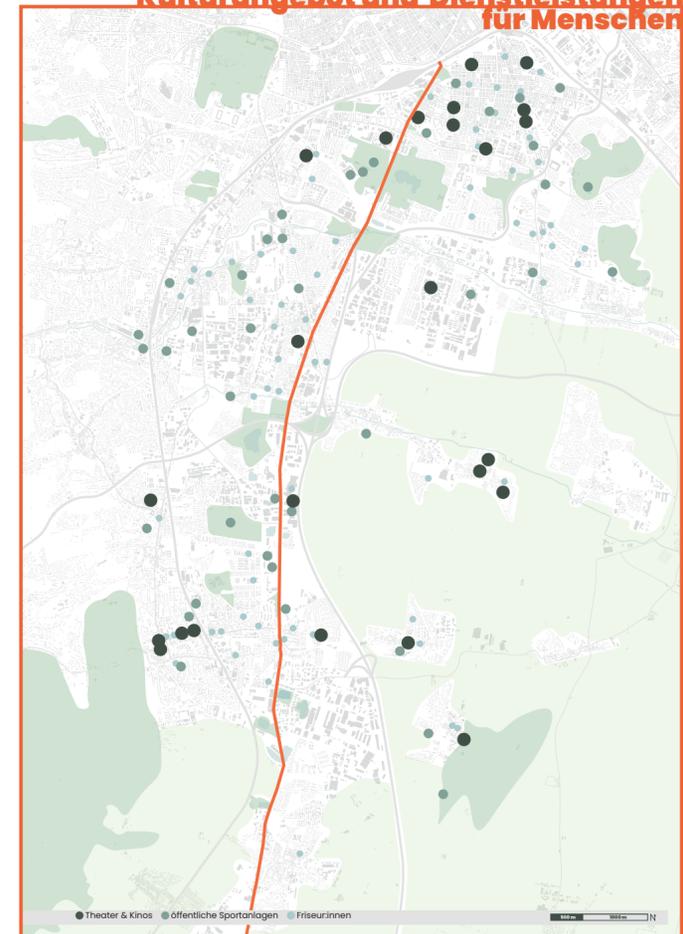
RE|PRO|DUK|TIONS|AR|BEIT

Die Begriffe Reproduktion und Reproduktionsarbeit sind nach Karl Marx folglich zu verstehen, dass die Reproduktion Arbeitskraft reproduziert, also wiederherstellt. So können unter Reproduktion auch Tätigkeiten wie Schlafen, Lesen oder Essen verstanden werden. In feministischen Diskursen wird unter Reproduktionsarbeit jedoch vor allem Sorge- und Betreuungsarbeit, sowie Hausarbeit verstanden. Dies soll Tätigkeiten wie beispielsweise Kindererziehung, Altenpflege, putzen, kochen und Wäsche waschen auch als Arbeit sichtbar machen.

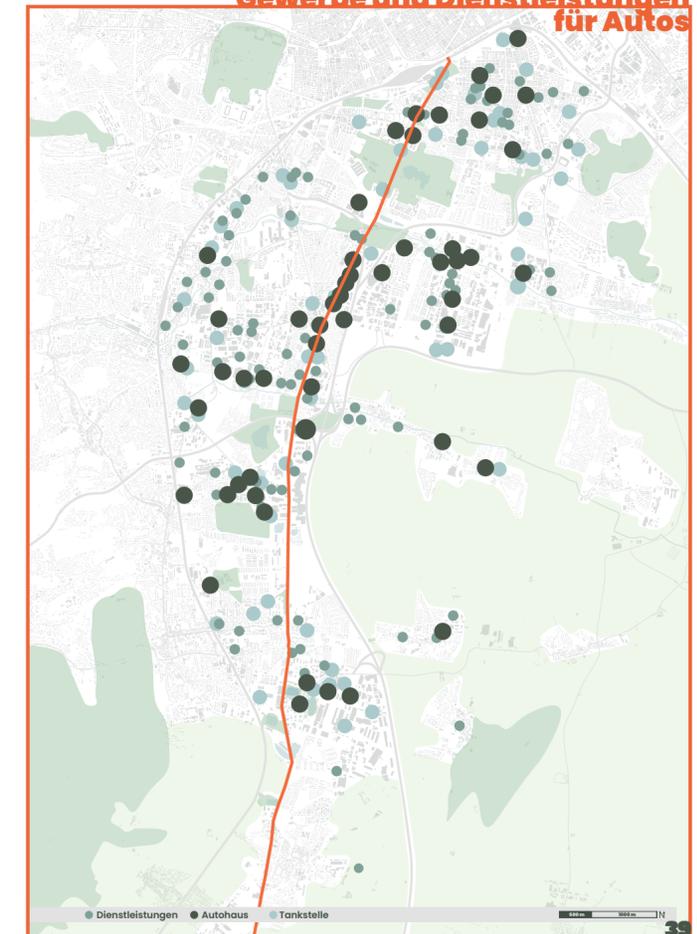
tägliche Zeitverwendung in Stunden

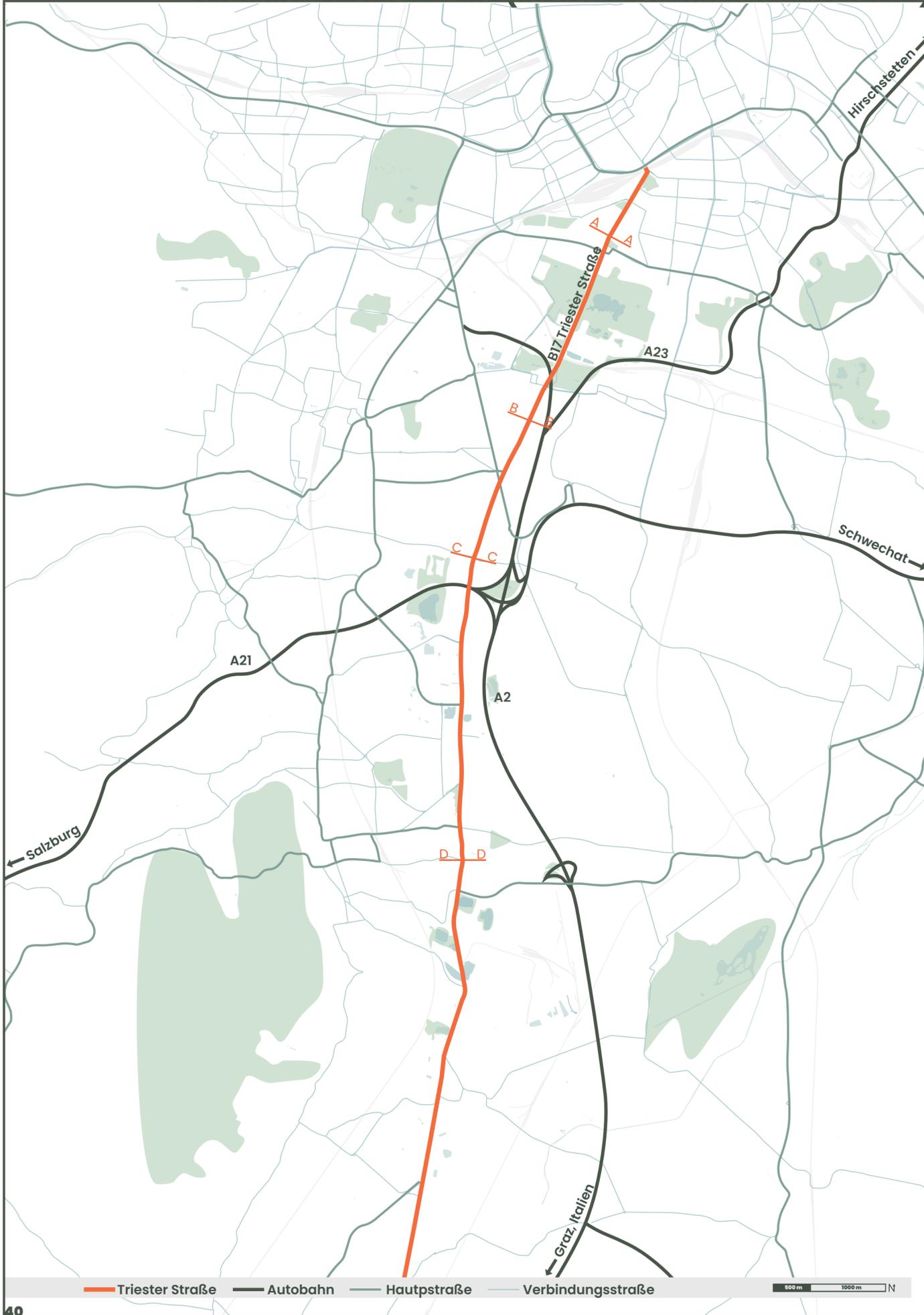


Kulturangebot und Dienstleistungen für Menschen



Gewerbe und Dienstleistungen für Autos





Die Karte links zeigt das Verkehrsnetz für den *motorisierten Individualverkehr*. Drei Autobahnen, die A2, A21 und A23, bringen Autofahrer:innen an verschiedenste Ziele. Die *Radialstraße* B17 oder Triester Straße gilt als wichtige Verbindung Wiens mit dem südlichen Umland. Ursprünglich war die Triester Straße eine wichtige Fernverkehrsstraße als direkte Verbindung mit der italienischen Hafenstadt Triest. Mit dem Bau der Süd Autobahn A2 wurde, zumindest der Reiseverkehr, großteils verlegt. Heute kennt man die Triester Straße als sechsspurige Piste, wo Autos entweder stehen weil sie nicht weiterkommen oder viel zu schnell fahren, weil sie eben weiterkommen. Dennoch verbinden bis heute viele Wiener:innen die Fahrt entlang der Triester Straße mit Urlaub.

Die Querschnitte auf dieser Seite zeigen anhand von vier Beispielen wie der Straßenraum der Triester Straße aktuell aufgeteilt wird. In allen Querschnitten lässt sich die Verteilung zugunsten des MIV klar erkennen.

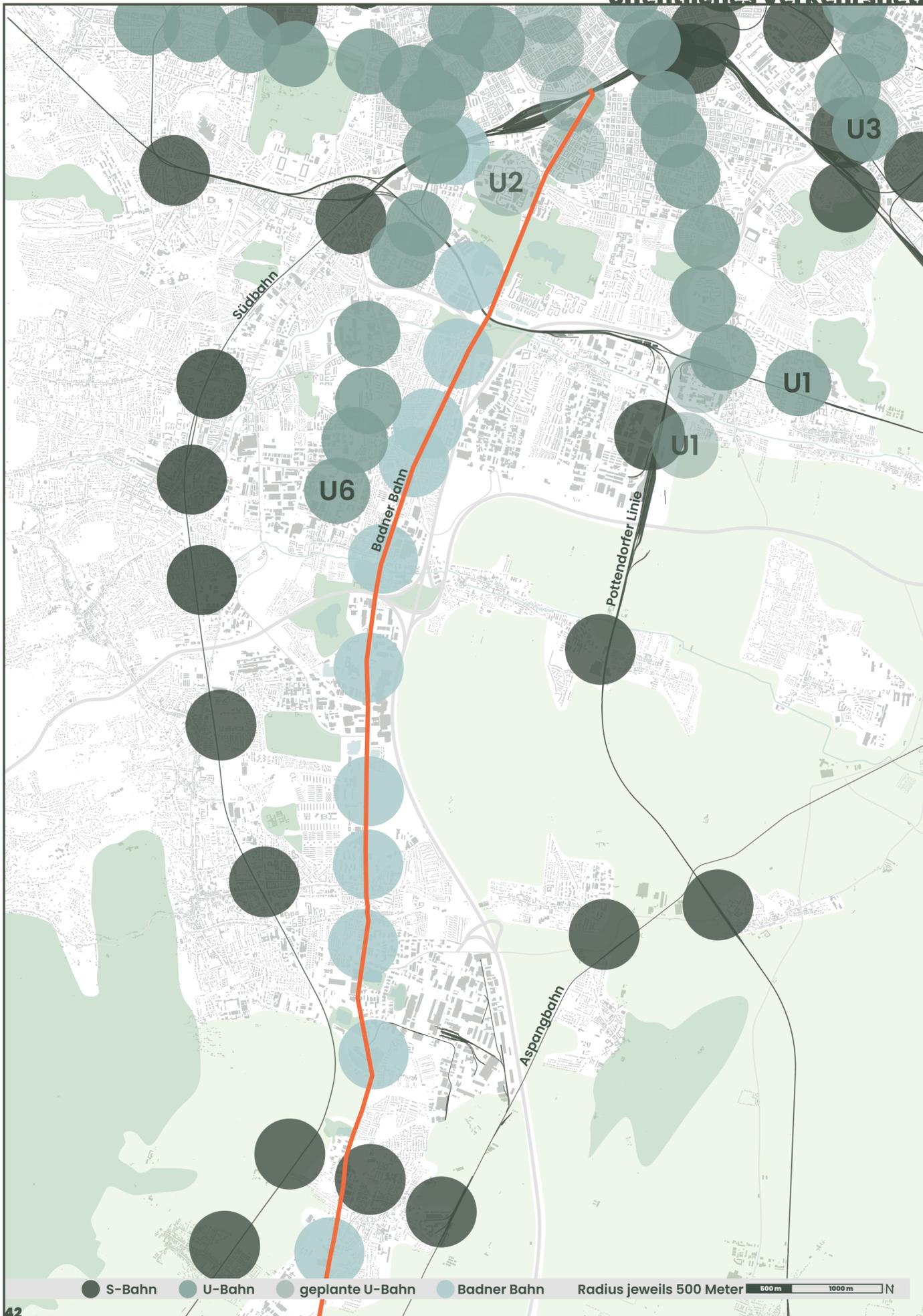
AUTOZENTRISMUS
 Der Autozentrismus betitelt eine auf das Auto ausgerichtete Verkehrs- und Raumplanung sowie - Politik und Mentalität. Folgen des Autozentrismus in der Raumplanung sind eine Funktionstrennung und teils sehr großen Distanzen und lange (Alltags-)Wege. Letztlich kommt es dadurch zu einer Abhängigkeit vom Auto und der vermeintlichen Unabdingbarkeit von Autos in unserer Welt und unserem Alltag.

Für andere Verkehrsteilnehmer:innen bleibt wenig Platz. Einen Radweg sucht man in den ersten drei Querschnitten vergeblich, Radfahrer:innen teilen sich daher die Fahrbahn mit dem MIV. Der vierte Querschnitt zeigt großzügigerweise einen Radweg, jedoch nur in eine Richtung. Steigt man aus der Badner Bahn aus hat man in beiden Richtungen keinen Gehweg. Der dritte Querschnitt zeigt weder einen Radweg noch einen Gehweg, aber sechs Spuren für den MIV.

In allen vier Querschnitten fehlt es an einer Fuß- und Radweg Beleuchtung, sowie an Sitzmöglichkeiten.

Querschnitte der Triester Straße





Diese Seite zeigt, das Mobilitätsverhalten der Wiener:innen und Mödlinger:innen, sowie das Verkehrsangebot für Menschen, welche sich nicht mit dem Auto fortbewegen.

Betrachtet man links das öffentliche Verkehrsnetz, ist zu erkennen, dass weite Teile des Gebiets nicht gut angeschlossen sind. Eine Besonderheit stellt die Badner Bahn dar, welche auch den südlichen Teil der Triester Straße gut anbindet.

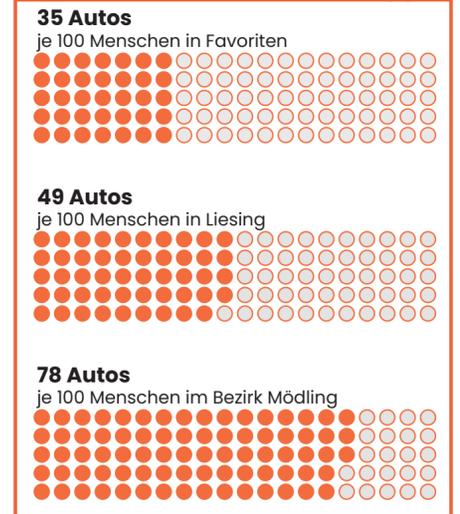
Die Infrastruktur für Radfahrer:innen ist noch prekärer. Das Netz ist lückenhaft und bietet viel Potenzial zum Ausbau.

Betrachtet man die Grafik zum PKW-Besitz, ist zu erkennen, dass im urbanen Favoriten nur gut ein Drittel einen PKW besitzt, in Liesing sind es schon fast die Hälfte der Personen und in Mödling mehr als drei Viertel.

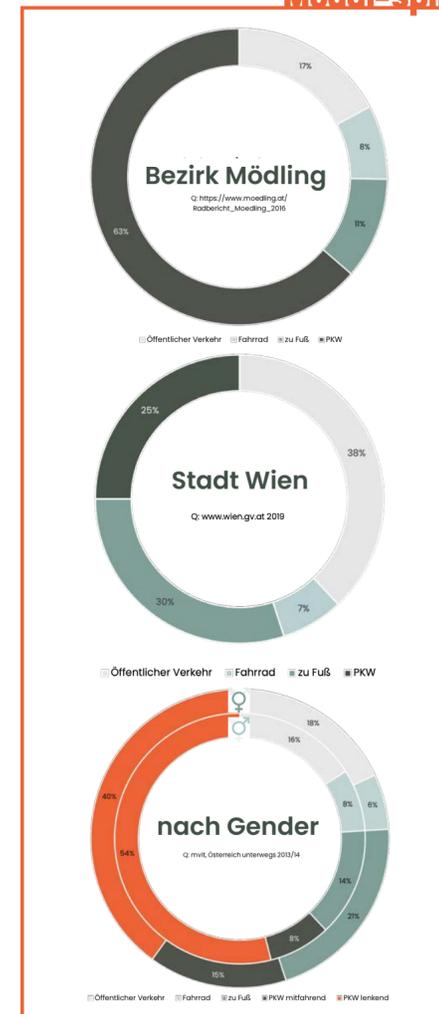
Es ist an den gezeigten Modal Splits auch klar zu erkennen, dass Menschen in dichteren Regionen (Stadt Wien) wesentlich häufiger auf das Auto als Fortbewegungsmittel verzichten können.

Außerdem ist auch klar zu erkennen, dass sich das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in Österreich stark unterscheidet. Frauen fahren viel weniger mit dem Auto, gehen mehr zu Fuß und nutzen den öffentlichen Verkehr mehr.

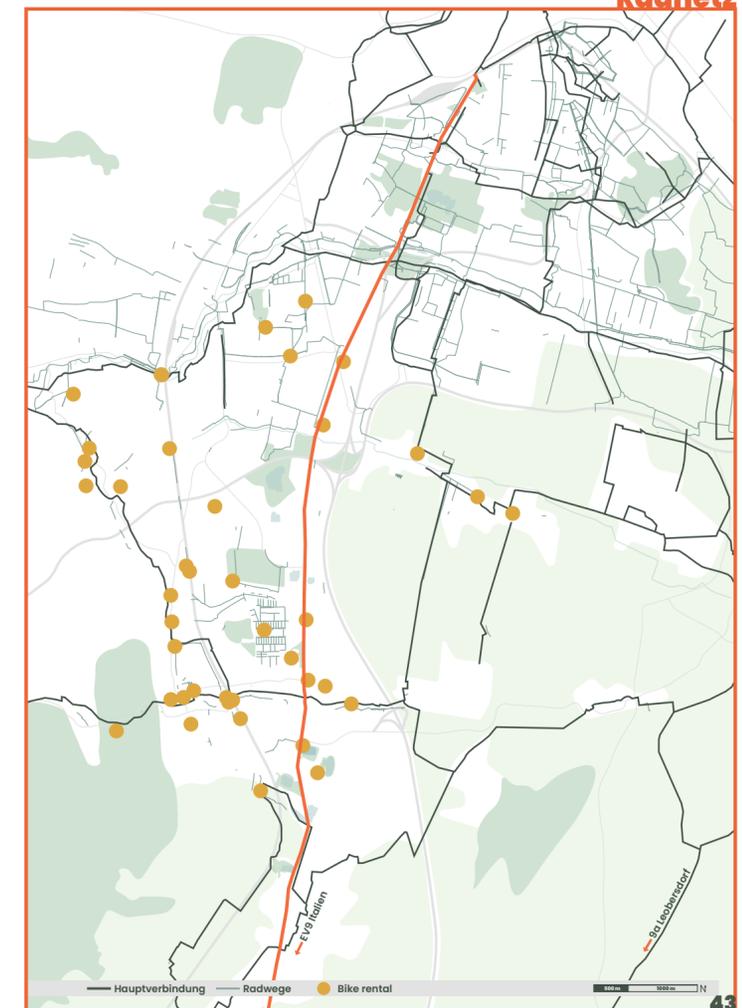
PKW-Besitz



Modal-Split



Radnetz



Die Methode der Wegeketten

Die Methode der Wegeketten ist eine, welche die vorhandene Verkehrsinfrastruktur anhand von alltäglichen Wegen untersucht. In diesem Beispiel werden die Nutzung des ÖV und zu Fuß gehen als Mobilitätsformen herangezogen.

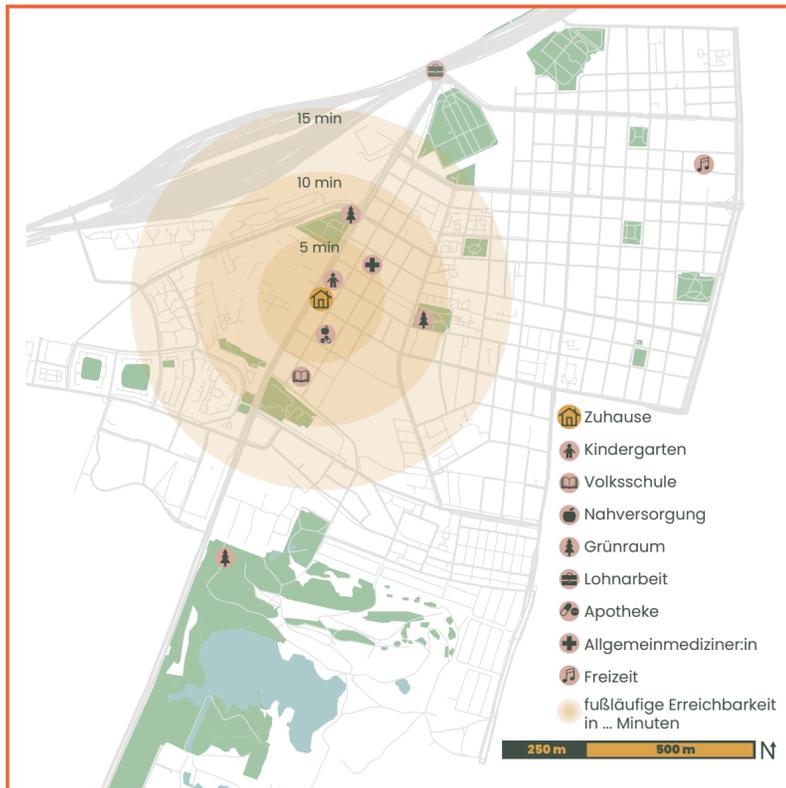
Für die folgenden Beispiele wurde jeweils eine relativ typische und einfache Wegekette dargestellt. Diese zeigt den Weg von einer Person, welche nach der Lohnarbeit ein Kind vom Kindergarten und ein weiteres Kind aus der Volksschule abholen muss. Einkaufen gehen muss. Und mit den Kindern in den Park gehen will.

Dies wird an vier Orten im Gebiet durchgespielt.

Wegekette im urbanen Raum

Im urbanen Raum nutzt die Person den ÖV und geht zu Fuß. Es wird davon ausgegangen, dass die Person vom Matzleinsdorfer Platz aus in die Lohnarbeit fährt, die Wegezeit ab dem Umsteigen dort ist nicht mit einberechnet.

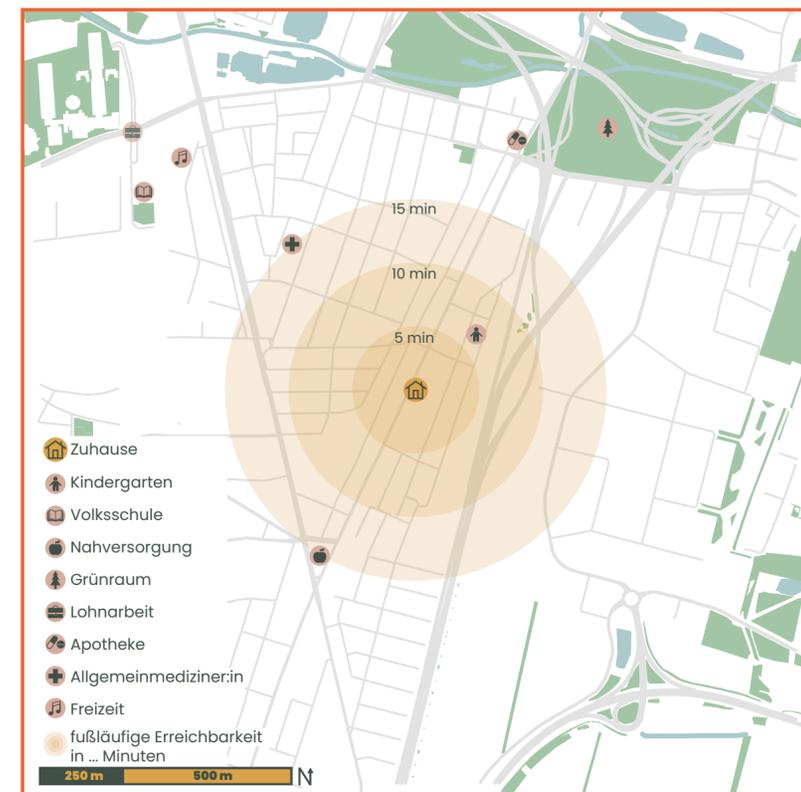
Für die Wege an diesem typischen Nachmittag braucht die Person insgesamt 27 Minuten, 5 davon werden mit dem ÖV zurückgelegt, 22 zu Fuß.



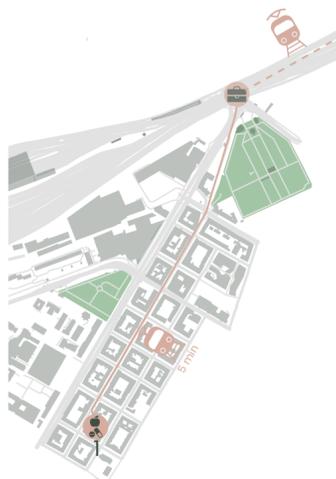
Wegekette Transitraum

An diesem Ort wird davon ausgegangen, dass die Person mit der U6 vom Lohnarbeitsort ankommt, es wird die Wegezeit ab der U6 Alterlaa berechnet.

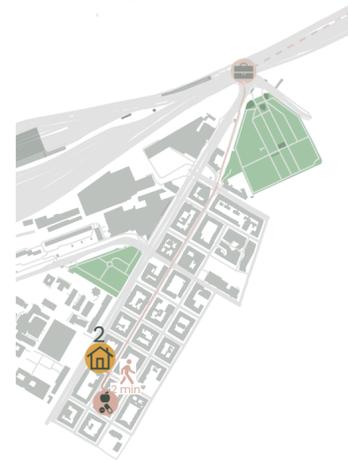
Für die Wege an diesem typischen Nachmittag braucht die Person insgesamt 62 Minuten, 13 davon werden mit dem ÖV zurückgelegt, 49 zu Fuß.



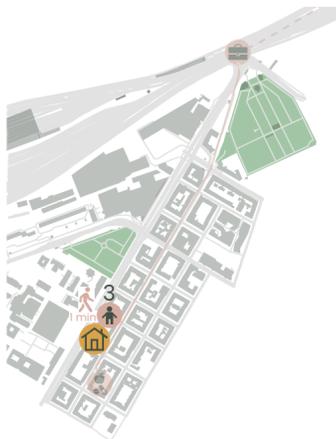
Abschnitt I
Lohnarbeit - Nahversorgung



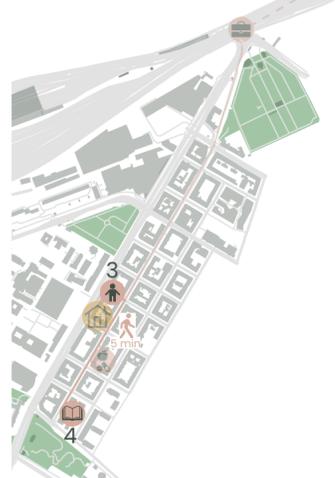
Abschnitt II
Nahversorgung - Zuhause



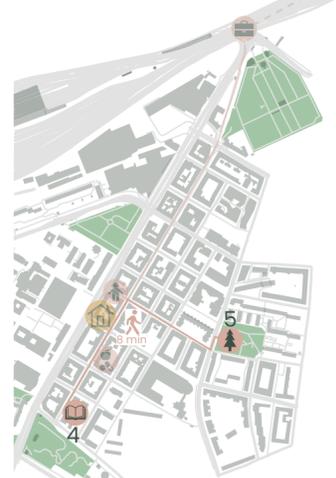
Abschnitt III
Zuhause - Kindergarten



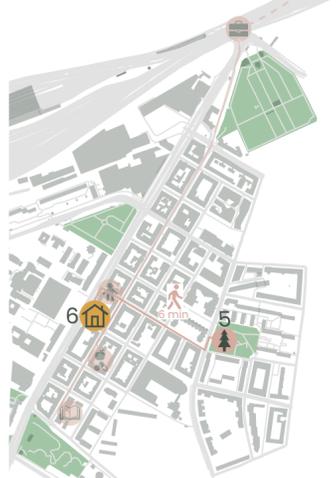
Abschnitt IV
Kindergarten - Volksschule



Abschnitt V
Volksschule - Park



Abschnitt VI
Park - Zuhause



250 m 500 m N

Abschnitt I
Lohnarbeit - Volksschule



Abschnitt II
Volksschule - Nahversorgung



Abschnitt III
Nahversorgung - Zuhause



Abschnitt IV
Zuhause - Kindergarten



Abschnitt V
Kindergarten - Park



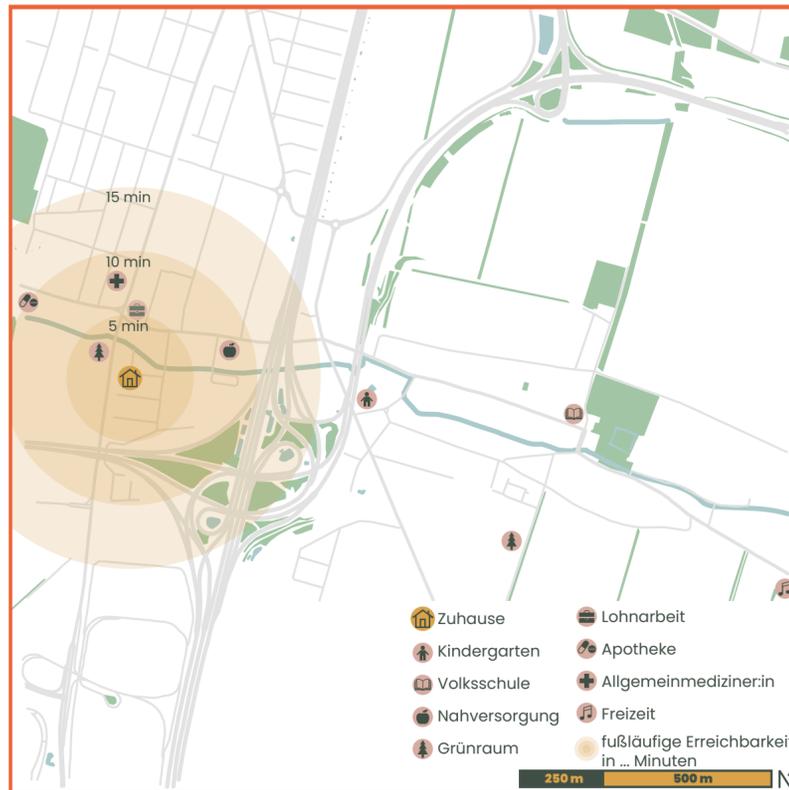
Abschnitt VI
Park - Zuhause



Wegekette Transitraum II

An diesem Ort wird davon ausgegangen, dass die Person mit der Badner Bahn vom Lohnarbeitsort ankommt, es wird die Wegezeit ab der Badner Bahn Station Vösendorf berechnet.

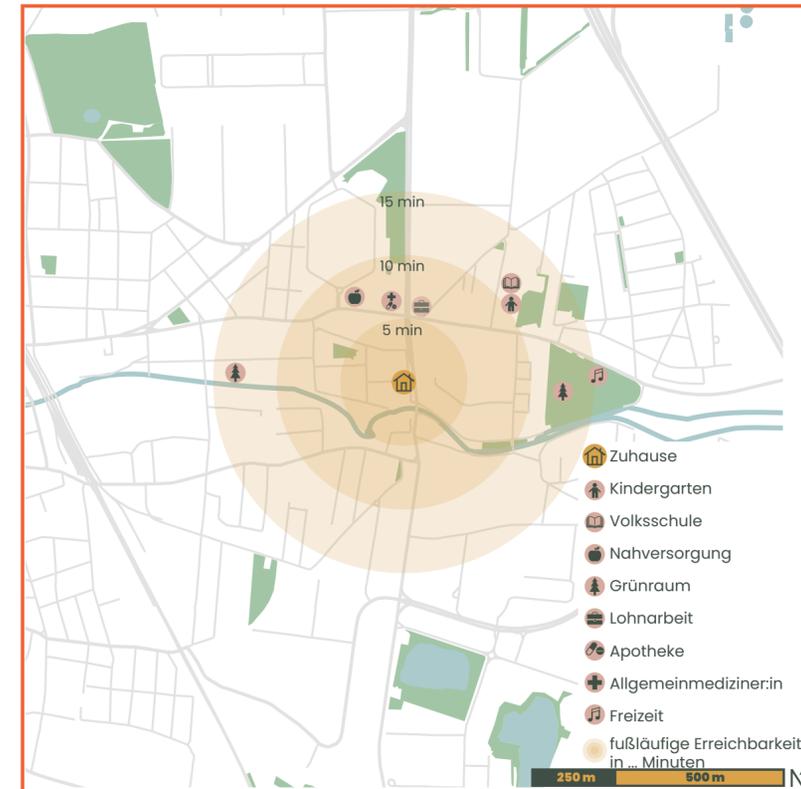
Für die Wege an diesem typischen Nachmittag braucht die Person insgesamt 73 Minuten, wobei alle zu Fuß zurückgelegt werden müssen da es keine ÖV-Linie gibt, welche die Wege vereinfacht.



Wegekette Suburbaner Raum

An diesem Ort wird davon ausgegangen, dass die Person mit der Badner Bahn vom Lohnarbeitsort ankommt, es wird die Wegezeit ab der Badner Bahn Station berechnet.

Für die Wege an diesem typischen Nachmittag braucht die Person insgesamt 33 Minuten, alle Wege werden zu Fuß zurückgelegt.



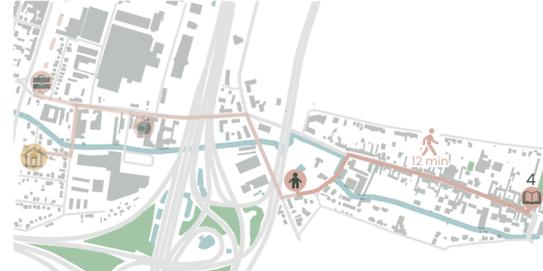
Wegekettten Fazit

Es ist klar zu erkennen, dass die Infrastruktur im Transitraum ausschließlich auf das Fortbewegen mit dem Auto ausgelegt ist. Die Wege dauern dort wenn sie mit dem ÖV und zu Fuß zurückgelegt werden doppelt so lange wie im urbanen und sub-urbanen Raum.

Abschnitt I
Lohnarbeit - Nahversorgung



Abschnitt IV
Kindergarten - Volksschule



Abschnitt II
Nahversorgung - Zuhause



Abschnitt V
Volksschule - Park



Abschnitt III
Zuhause - Kindergarten



Abschnitt VI
Park - Zuhause



Abschnitt I
Lohnarbeit - Nahversorgung



Abschnitt II
Nahversorgung - Zuhause



Abschnitt III
Zuhause - Kindergarten



Abschnitt IV
Kindergarten - Volksschule

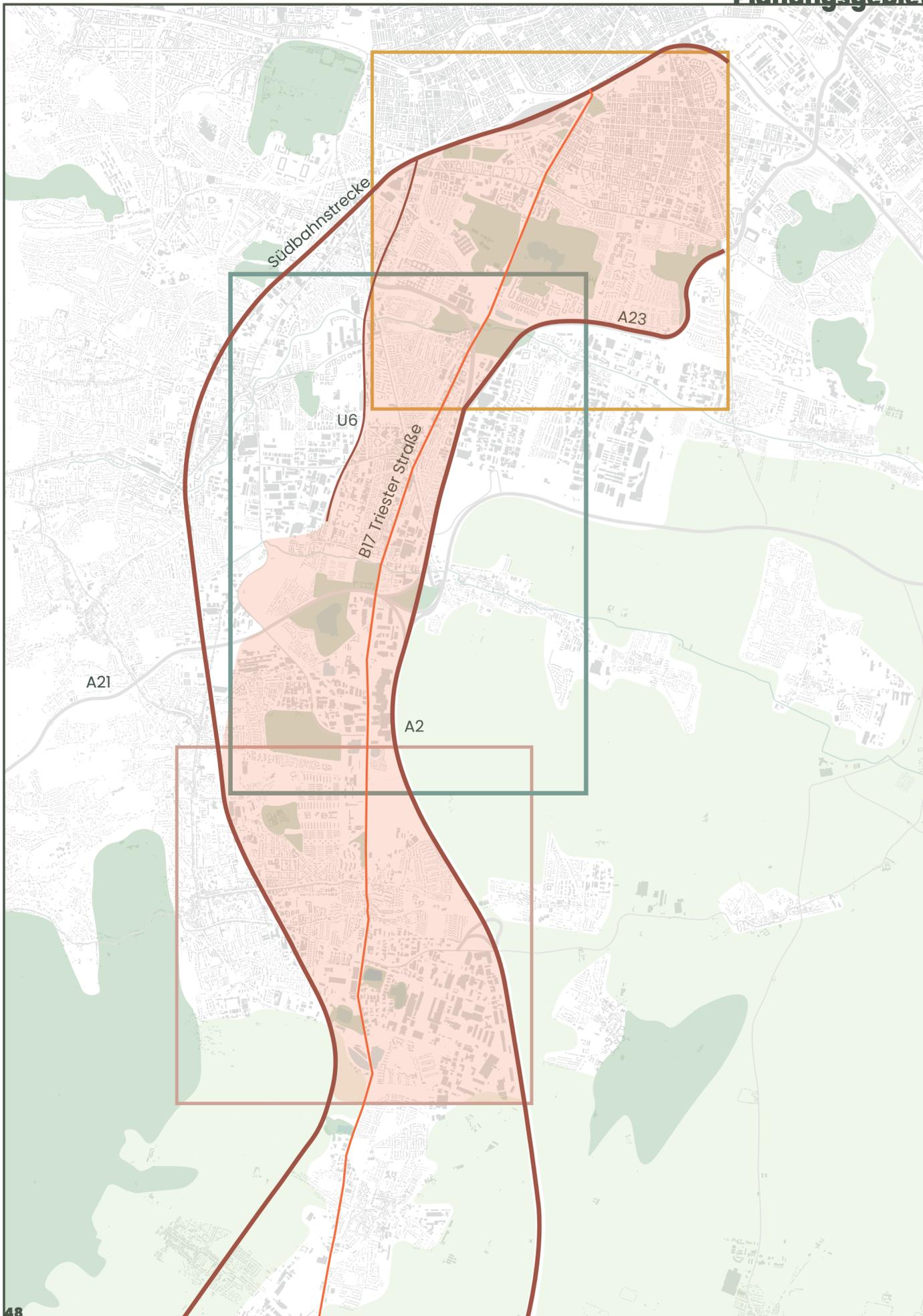


Abschnitt V
Volksschule - Park



Abschnitt VI
Park - Zuhause



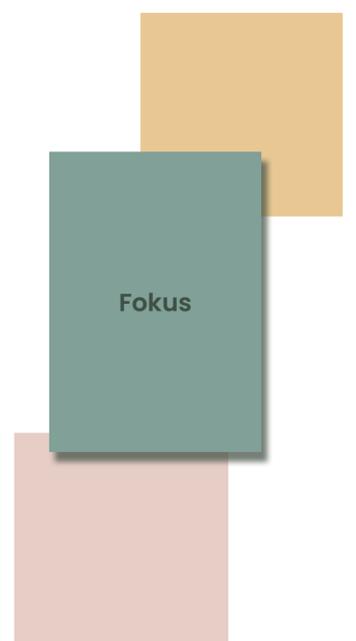


Für uns hat sich eine Gliederung des Raums in drei Abschnitte ergeben. Diese Einteilung soll eine Erleichterung sein, um den Raum genauer zu erfassen und in den funktional zusammenhängenden Abschnitten zu bearbeiten. Natürlich darf der gesamtheitliche Blick über die drei Räume hinweg und auch über deren Grenzen hinaus dabei nicht aus den Augen verloren werden. Zusätzlich haben wir die drei Räume östlich der Triester Straße mit der Autobahn begrenzt und westlich mit der Südbahnstrecke bzw. der U6.

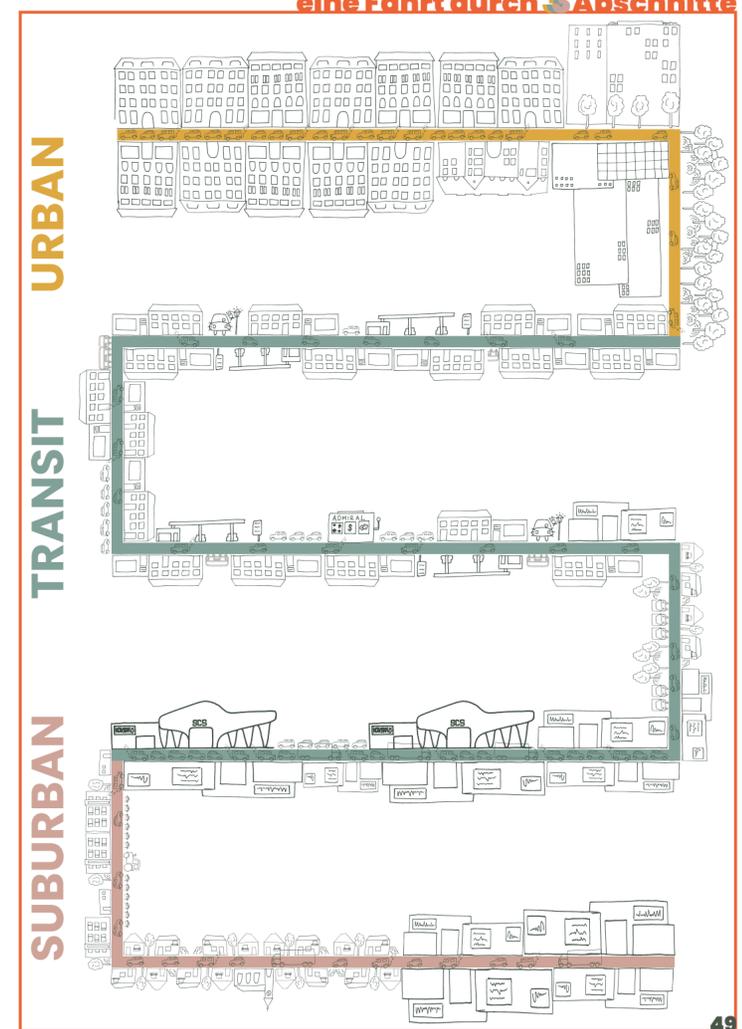
Den ersten Abschnitt lesen wir als den urbanen Raum. Folgt man der Triester Straße, so beginnt der urbane Raum am Matzleinsdorfer Platz und erstreckt sich bis hinter den Wienerberg. In diesem Abschnitt gibt es eine hohe Siedlungsdichte und Diversität der Bevölkerung und Nutzungen. Östlich der Triester Straße prägt das gründerzeitliche Triester Viertel stark den Raum. Durch die dichte Blockrandbebauung herrscht hier ein besonders urbaner Flaire. Westlich der Triester Straße tauchen unterschiedliche großflächige und höher-rangige Nutzungen auf. Unter anderem die Klinik Favoriten und die Wienerberg City – eine Ansammlung von Hochhäusern. Abgeschlossen wird der urbane Raum vom Wienerberg. Diesen sehen wir als unabhängiges Naherholungsgebiet für den Wiener Süden und wollen ihn somit noch zum urbanen Raum zählen.

Den zweiten Abschnitt lesen wir als den Transit-Raum, welcher eher zum hindurchfahren als zum länger verweilen einlädt. Er erstreckt sich vom Draschepark bis hinter die Shopping City Süd (SCS). Der Transit-Raum ist besonders stark vom Auto geprägt und weist durch Nutzungen wie der SCS auch eine klare Ausrichtung auf das Auto. Durch die vielen Tankstellen, Autohäuser, Gewerbetisten und Parkplätze fühlt sich die Fahrt auf der Triester Straße fast schon unmenschlich an. Ab und zu sind ein Paar *Einfamilienhäuser* zu erblicken, wo man sich schon fragt, was die hier ansiedeln hat lassen.

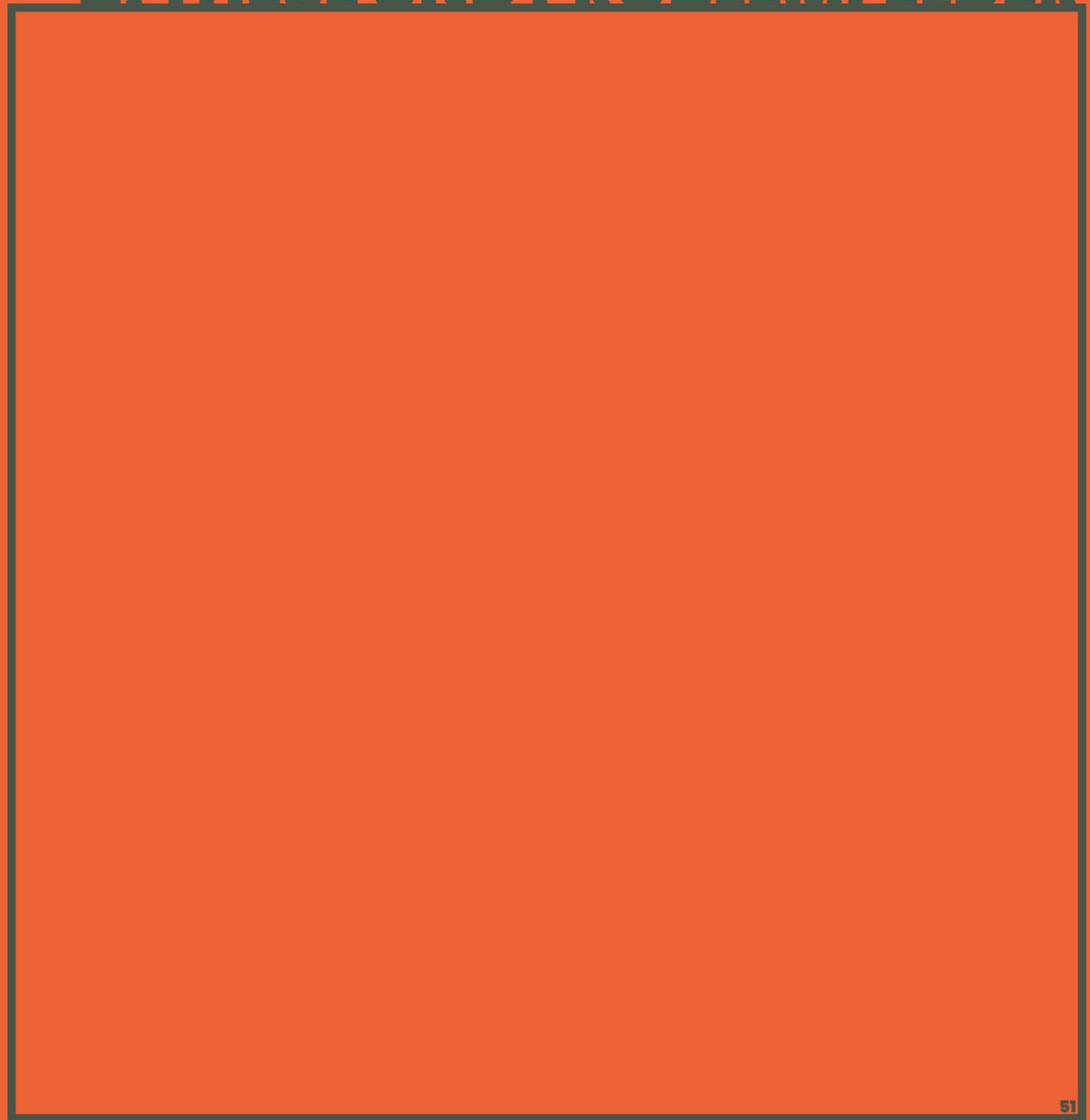
Der dritte Abschnitt, welchen wir als den suburbanen Raum betiteln, weist eine wesentlich geringere Dichte als der urbane Raum auf, und wird dominiert von Einfamilienhäusern. Die Flächennutzung entlang der Triester Straße ist sehr homogen und beschränkt sich überwiegend auf Wohnen, Landwirtschaft und das Industriezentrum (IZ) Süd. Das IZ Süd spielt in diesem Raum eine wichtige Rolle als Arbeitsplatz vieler Menschen, jedoch weist es abseits dessen keine Beziehungen zu den umliegenden Gemeinden auf. Dennoch ist in diesem Raum die infrastrukturelle Versorgung wesentlich besser als in Transit-Raum und auch nicht ausschließlich mit dem Auto zu erreichen.



eine Fahrt durch 3 Abschnitte



4. THESE UND PROBLEMFELDER



Die Triester Straße:

Ein Raum geformt durch patriarchale Strukturen?!

Drei Abschnitte unterschiedlich stark geprägt von einem **Autozentrismus**, der **Trennung von Lohnarbeit & Reproduktionsarbeit** und der **Kernfamilie im privaten Einfamilienhaus**.

Erläuterung zur These

Für unsere Arbeit am P2 haben wir lange Zeit gehadert welche Rolle wir als Planerinnen annehmen wollen. Aus welcher Perspektive wir den Raum betrachten und hinterfragen. Zuletzt haben wir uns dazu entschieden, unser Streben nach dem Sturz des Patriarchats und der Etablierung eines gendgerechten Miteinanders in diesem Uni-Projekt aufrecht zu erhalten und weiter zu verfolgen.

Daher ergab sich unsere These, dass der Raum rund um die Triester Straße durch patriarchale Strukturen geformt ist, welche zugleich auch unsere Forschungsfrage ist.

Wir gehen von der Grundannahme aus, dass jeder Raum unserer gesamten Gesellschaft und somit auch der gebaute Raum vom Patriarchat geprägt ist. Um die Triester Straße spitzt sich dieser Einfluss durch die Flächenverteilung zu Gunsten des *motorisierten Individualverkehr*, der Nutzungstrennung und den vielen Einfamilienhäusern besonders zu.

Nachdem sich diese Formen von patriarchalen Strukturen in den drei Abschnitten unterschiedlich ausdrücken, beziehungsweise die gleichen Umstände sich unterschiedlichen ausdrücken, haben wir diese anhand der drei Abschnitte genauer untersucht und auf den nächsten Seiten ausgearbeitet.

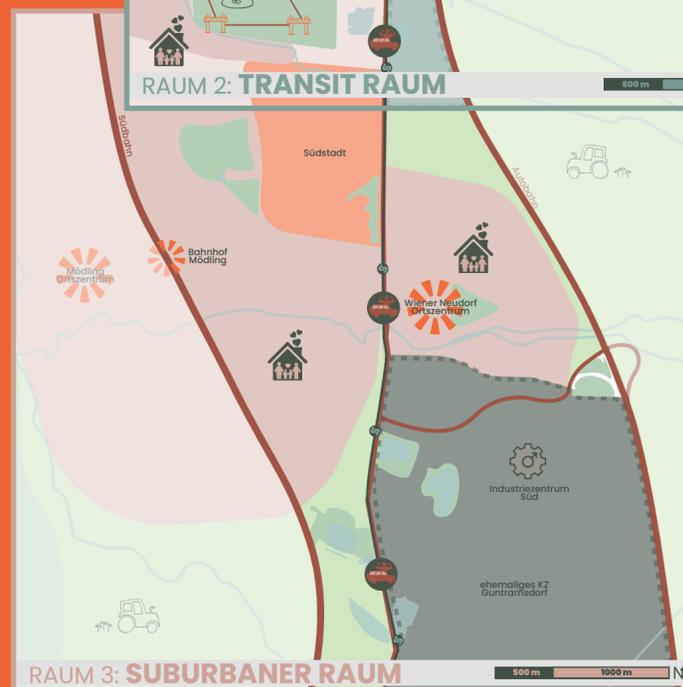
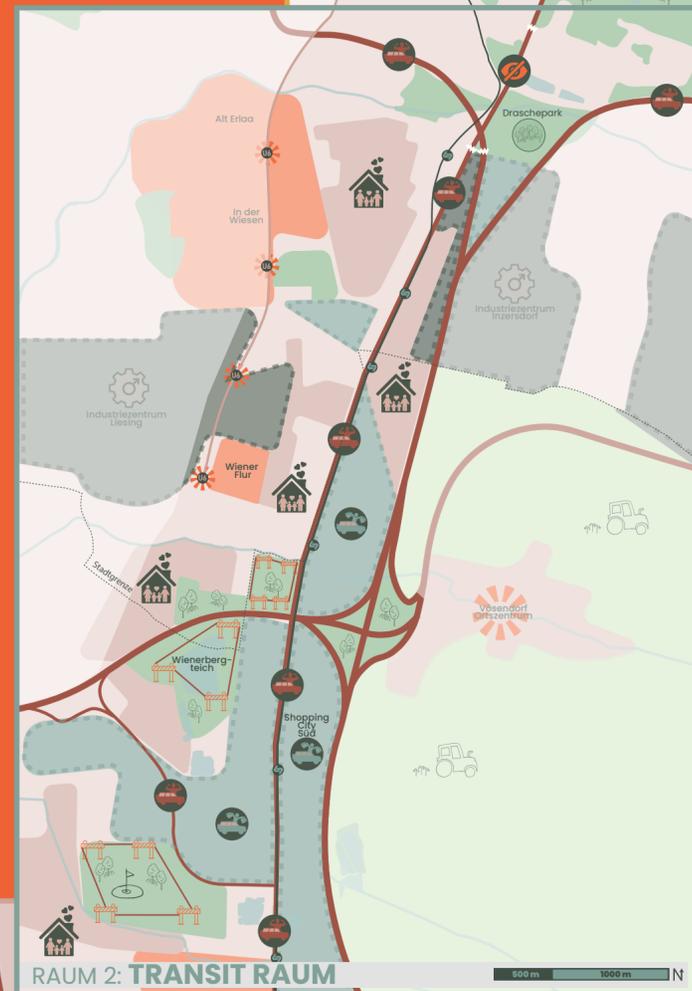
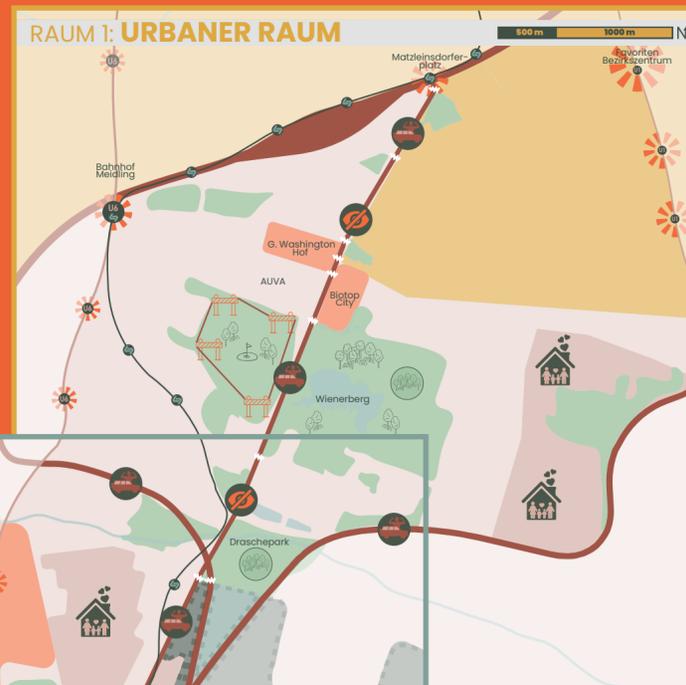
Die Begriffe Autozentrismus, Lohnarbeit, Reproduktionsarbeit und bürgerliche Kernfamilie werden im folgenden Kapitel definieren. Dabei wird sich auch der Frage angenähert, inwiefern all die Begriffe und die dahinterstehenden Konzepte patriarchale Strukturen widerspiegeln.

PATRIARCHAT

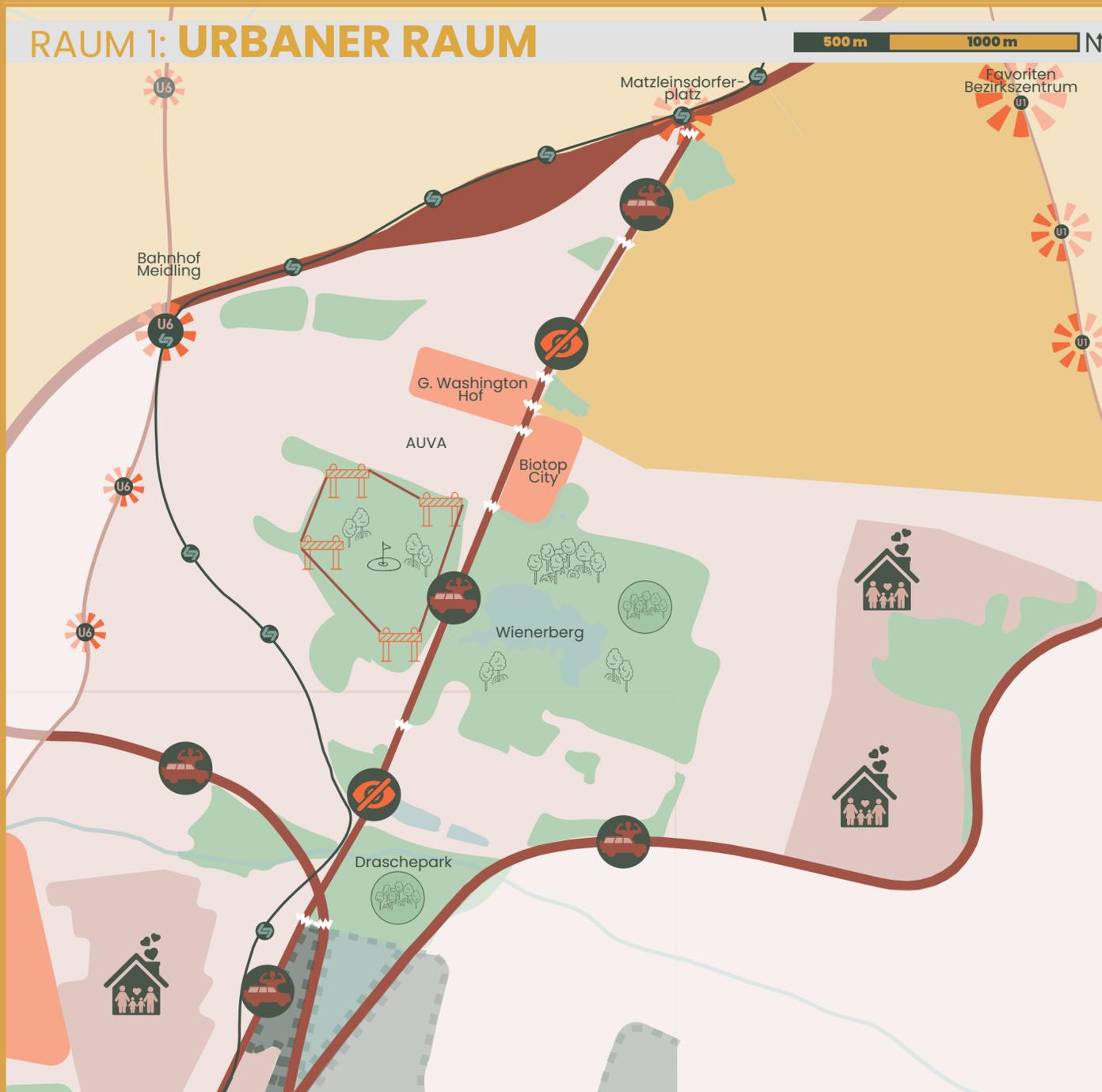
Das Patriarchat bezeichnet eine Gesellschaftsordnung, bei der Männer eine bevorzugte Stellung in Staat und Gesellschaft innehaben.

Dadurch ergibt sich eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Dominanz von Männern, welche vor allem *FLINTA-Personen* unterdrückt und eine Genderungleichheit erzeugt. Das Patriarchat kann als Machtssystem und Hierarchie zwischen Männern und Personen anderen Genders bezeichnet werden.

Aufgrund der Universalität, also der Tatsache, dass das Patriarchat auf der ganzen Welt aufzufinden ist, und seiner Jahrtausend langen Existenz, spiegelt es sich in jeglichen Formen und Strukturen unseres Lebens und Alltags wider. Alle Menschen sind vom Patriarchat betroffen und können dadurch Unterdrückung und Diskriminierung erfahren.



Problemfelder



Dominanz des Autos auf der Straße & im öffentlichen Raum

Im urbanen Raum teilt sich das Auto auf der Triester Straße weitestgehend den Straßenraum mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Nichts desto Trotz nimmt es mit der bis zu 50 km/h erlaubten Geschwindigkeit eine dominante und einschüchternde Rolle ein und lässt vor allem vulnerablen Bevölkerungsgruppe wenig Raum und Sicherheit. Die wenigen Querungshilfen die es auf der Triester Straße gibt, unterbrechen die starke Barriere, welche die Triester Straße darstellt, nur kaum. Zusätzlich belagert das Auto auch sämtliche Seitenstraßen und verparkt wortwörtlich den Straßenraum für andere Nutzer:innen.



fehlende Sichtbeziehungen im Straßenraum

Zu einem guten Gefühl von Sicherheit tragen viele Faktoren bei. Es braucht eine ausreichende Orientierung, Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und Beleuchtung. Wenn das Gefühl der Sicherheit gegeben ist kann der öffentliche Raum mehr und besser genutzt werden und es werden auch mehr Mobilitätsformen ermöglicht.¹

Aktuell tragen im urbanen Raum hohe Büsche, abgekehrte Grün- und Wohnräume und eine fehlende Beleuchtung der Gehsteige zu einem Gefühl der Unsicherheit bei.

¹ Miko, K et al. (2012)



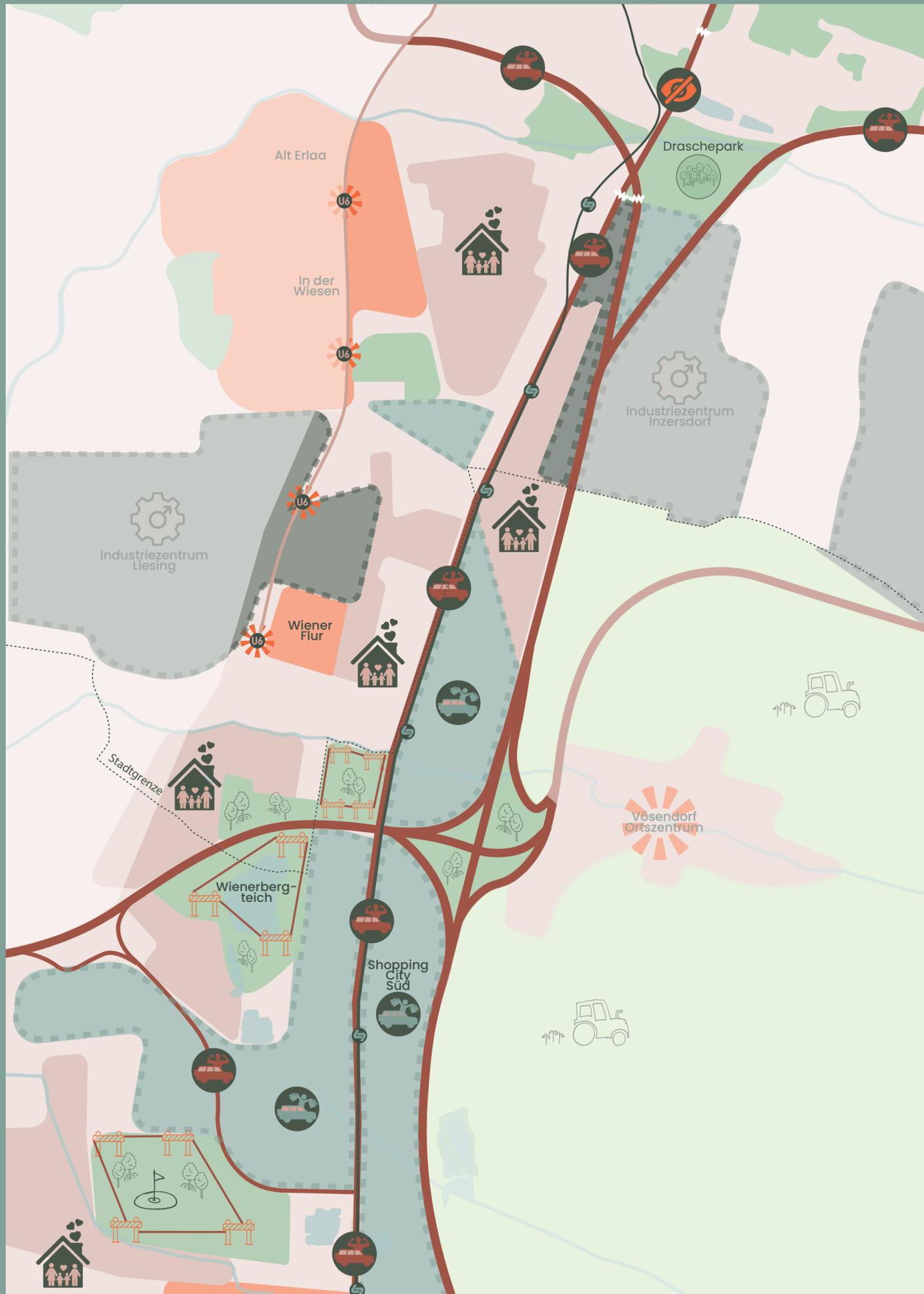
fehlende konsumzwangfreie & öffentlich Orte

Obwohl der urbane Raum eine hohe Bevölkerungsdichte und Nutzungsvielfalt aufweist, fehlt es an Orten und Räumen, welche eine hohe Aufenthaltsqualität haben und ohne Konsumzwang genutzt werden können. Der Straßenraum ist von parkenden Autos belagert und die Erdgeschosszone wird entweder kommerziell genutzt oder wendet sich gänzlich von der Straße ab.

Nicht alle verfügen über die Mittel sich nach der Arbeit mit Kolleg:innen oder Freund:innen auf ein Getränk zu treffen und sich mit Vertrauten außerhalb der Familie auszutauschen. Deshalb sind Orte ohne Konsumzwang vor allem für Bevölkerungsgruppen wichtig, welche über weniger finanzielle Mittel verfügen. Dies trifft auf *FLINTA*-Personen eher zu als auf *cis*-Männer.

Legende

- überwiegend Blockrandbebauung
- überwiegend Einfamilienhäuser
- besondere Siedlungsformen
- autozentrierte Gewerbeflächen
- Industriegebiet
- Zentrum
- Station des öffentlichen Verkehr
- Querungshilfe im urbanen Raum
- nicht öffentlich zugänglicher Freiraum



56 RAUM 2: TRANSIT RAUM 500 m 1000 m N

Problemfelder

autozentrierte Konsumflächen



Der Transit-Raum ist geprägt von Einkaufs- und Konsummöglichkeiten, welche fast ausschließlich mit dem Auto erreichbar sind. Alleine die SCS hat mehr als 10.000 kostenlose Parkplätze. Neben der SCS gibt es noch zahlreiche andere Gewerbe, welche lediglich für Konsument:innen mit dem Auto geplant wurden und nicht für Anrainer:innen oder Besucher:innen mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Dominanz des Autos auf der Straße & im öffentlichen Raum



Das Auto genießt im Transit-Raum die absolute Hoheit auf der Straße. „schwächere“ Verkehrsteilnehmer:innen, wie Fußgänger:innen oder Fahrradfahrer:innen, finden nur selten und sehr unsicher Platz entlang der Triester Straße. Der Raum ist die Verkörperung des *patrarchalen* Denkmuster „der Stärkere gewinnt“. Auch der öffentliche Raum wird vom (ruhenden) MIV dominiert. Statt Platz für alle, gibt es Platz für Autos.

Dominanz des Einfamilienhaus



Die *Einfamilienhaussiedlungen* im Transit-Raum bilden in sich gekehrte Gebiete, welche fast ausschließlich für Wohnen genutzt werden und wo private und öffentliche Räume klar voneinander getrennt werden. Die Lagen der Einfamilienhäuser sind oft prekär, in etwa direkt neben den zahlreichen Autobahnen und/oder weit entfernt von größeren Grünräumen, Geschäften des täglichen Bedarfs oder Bildungseinrichtungen.

fehlende konsumzwangfreie & öffentliche Orte



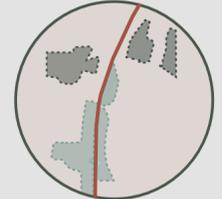
Öffentliche und konsumzwangfreie Räume sind im Transit-Raum kaum zu finden. Am meisten fällt auf, dass es an qualitativ hochwertigen Grünraum fehlt. Es wären an sich Potenzialflächen vorhanden, die diese Bedürfnisse abdecken könnten, beispielsweise der Wienerbergteich oder der Golfplatz im Südwesten. Diese sind aber im Privatbesitz und nur für ausgewählte Gruppen zugänglich und auch verkehrstechnisch schlecht angeschlossen.

Verinselung & Barrieren



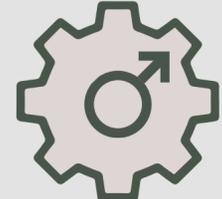
Die Raumverteilung, wie wir sie im Transit-Raum erkennen, wäre ohne dem Auto als Fortbewegungsmittel nicht möglich. Die starke Verinselung von Nutzungen, vor allem von Wohnräumen, bringt eine Abhängigkeit vom Auto mit sich, welche vor allem jüngere, ältere und behinderte Menschen benachteiligt. Durch die Autobahnen und auch durch die Triester Straße entstehen Barrieren, welche den Raum trennen.

Funktionstrennung & fehlende Vernetzung



Neben den autozentrierten Konsumflächen ist der Transit-Raum auch geprägt von Gewerbe- und Industriegebieten. Diese sind in sich gekehrte Flächen, welche keinen Bezug auf die Siedlungen um sie herum nehmen und, außer mit dem MIV, verkehrstechnisch schlecht angebunden sind. Vor allem innerhalb der Gewerbe- und Industriegebiete ist es nahezu unmöglich sich ohne dem eigenen Auto fortzubewegen.

männerdominierte Industriezentren

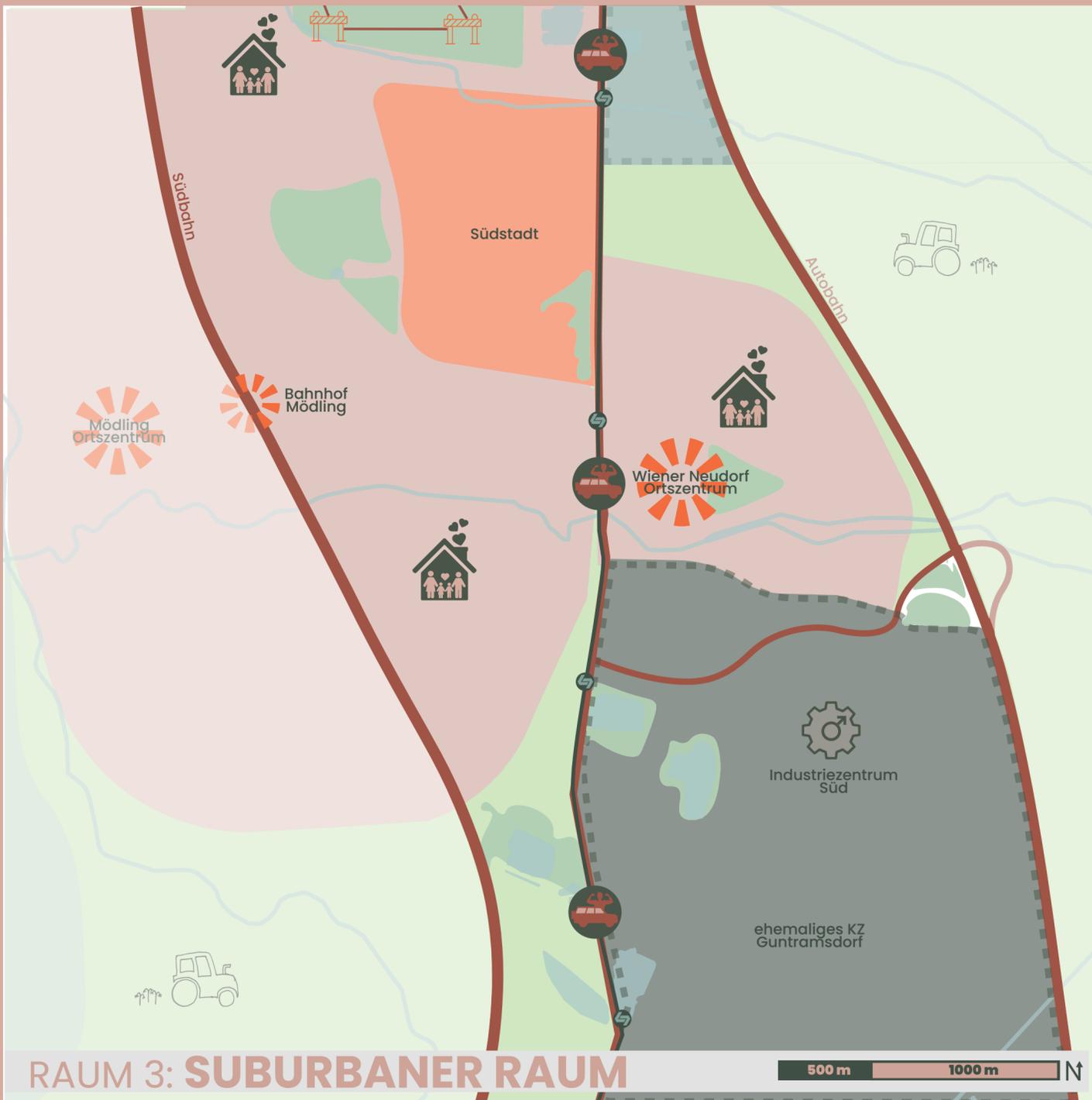


Die in sich gekehrten Industriezentren zeichnen sich unter anderem auch durch eine sehr *patrarchal* geprägte Arbeitswelt aus. Dies führt zu einer erschwerten Vereinbarung von *Lohnarbeit* und *Care-Arbeit*, wie etwa Kinder versorgen.

Legende

- überwiegend Blockrandbebauung
- überwiegend Einfamilienhäuser
- besondere Siedlungsformen
- autozentrierte Gewerbeflächen
- Industriegebiet
- Zentrum
- Station des öffentlichen Verkehr
- Querungshilfe im urbanen Raum
- nicht öffentlich zugänglicher Freiraum

Problemfelder

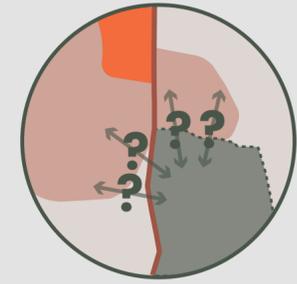


RAUM 3: SUBURBANE RAUM



Abhängigkeit vom Auto & fehlende öffentliche Anbindung

Im suburbanen Raum gibt es eine hohe Abhängigkeit vom privaten Auto. Es gibt eine geringe Siedlungsdichte und die Nutzungen erstrecken sich weitläufig über den Raum und können zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr nur schwer erreicht werden.



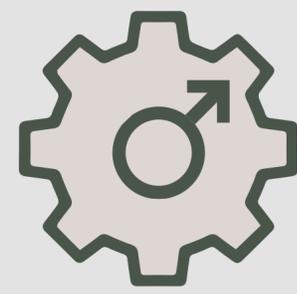
fehlende Vernetzung zwischen dem Industriezentrum Süd und den Gemeinden

Die Anbindung des Industriezentrum (IZ) Süd lässt noch viele Wünsche offen. Es ist in sich gewendet und von den Ortsgebieten, welche angrenzen abgeschottet. Auch innerhalb des IZ ist das Mobilitätskonzept überwiegend auf den MIV ausgerichtet und die Infrastruktur für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Nutzer:innen des öffentlichen Verkehr lässt zu wünschen übrig.



Dominanz des Einfamilienhauses & geringe Siedlungsdichte

Die häufigste Wohnform im suburbanen Raum ist das *Einfamilienhaus*. Dies führt zu einer geringen Siedlungsdichte und hat unterschiedliche weitreichende Folgen. Diese Wohnform ist die Ressourcen-intensivste, egal ob es um die nicht vermehrbare Ressource Boden, Baustoffe oder Kraftfahrzeuge und deren Treibstoffe geht. Da die Häuser Gebiete bilden, in denen fast ausschließlich gewohnt wird, trennt diese Wohnform auch die *Reproduktionsarbeit* von der *Lohnarbeit* und erschwert den Alltag von Menschen, welche *Care-Arbeit* erledigen.



männerdominierte Industriezentren

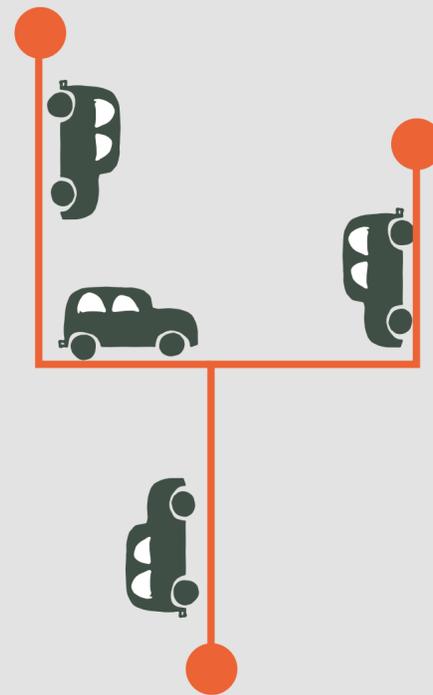
Die in sich gekehrten Industriezentren zeichnen sich unter anderem auch durch eine sehr *patriarchal* geprägte Arbeitswelt aus. Dies führt zu einer erschwerten Vereinbarung von Lohnarbeit und *Care-Arbeit*, wie etwa Kinder versorgen.

Legende

- überwiegend Blockrandbebauung
- überwiegend Einfamilienhäuser
- besondere Siedlungsformen
- autozentrierte Gewerbeflächen
- Industriegebiet
- Zentrum
- Station des öffentlichen Verkehr
- Querungshilfe im urbanen Raum
- nicht öffentlich zugänglicher Freiraum

5. PATRIARCHALE STRUKTUREN IM GEBAUTEN RAUM

Autozentrismus



AU|TO|ZEN|TRIS|MUS

Der Autozentrismus betitelt eine auf das Auto ausgerichtete Verkehrs- und Raumplanung sowie -Politik und Mentalität. Folgen des Autozentrismus in der Raumplanung sind eine Funktionstrennung und teils sehr großen Distanzen und lange (Alltags-)Wege. Letztlich kommt es dadurch zu einer Abhängigkeit vom Auto und der vermeintlich Unabdingbarkeit von Autos in unserer Welt und unserem Alltag.

was hat das mit dem Patriarchat zutun?

“Was ich gerne hätte - autofreie Städte!” Ein Demospruch der während jeder Klimagerechtigkeitsdemonstration in den Straßen Wiens zu hören ist. Autos sind laut, belagern wertvollen öffentlichen Raum und blasen zudem noch Unmenge an CO2 in unsere Luft. Es scheint so leicht und sinnvoll diese Mini-Panzer einfach von unseren Straßen und aus unseren Städten zu verbannen. Umso weiter jedoch die nächste U-Bahn Station gelegen ist, oder an Orten an denen nicht einmal ein Bus, geschweige denn eine U-Bahn hinfährt, stellt das Auto das wichtigste Transportmittel dar.

Die Menschen die an diese abgelegenen Orten wohnen sind auf das Auto angewiesen und haben nicht das Privileg einfach mit der U-Bahn zur *Lohnarbeit* zu fahren. Aber was ist denn eigentlich mit den Menschen die kein Auto besitzen (können), sich keines leisten können, Kindern, Jugendlichen, be_hinderte Menschen? Einfach Pech gehabt?

Einer Stadt- und Verkehrsplanung die sich vom Auto als zentrales Fortbewegungsmittel abkehrt, wird oft eine ökologische *Nachhaltigkeit* zugeschrieben. Vielmehr noch aber sollte sie für ihre soziale Nachhaltigkeit gerühmt werden. Mobilität sollte unabhängig von Alter, Geschlecht Herkunft, Einkommen und Be_hinderung kostengünstig, sicher und ressourcensparend zugänglich sein! Eine Abkehr von einer autozentrierten Planung sollte zudem auch als Bekenntnis zu einer gendergerechten Planung verstanden werden. Denn neben einem ökologischen und sozialen Desaster reproduziert die autozentrierte Verkehrsplanung auch tiefsitzende *patriarchale* Denkmuster und Annahmen. Dies kommt nicht zuletzt daher, dass nicht nur auf der höchsten Ebenen, im Verkehrsministerium, eine starke Dominanz an Männern herrscht und von den 42 Verkehrsminister:innen der zweiten Republik lediglich drei weiblich waren.¹

Unsere Städte und Straßen werden noch immer überwiegend von Männern für Männer geplant und entworfen. Lange Zeit wurde sich dabei am Bild des Mannes als Alleinverdiener orientiert und dessen Mobilitätsverhalten als die Norm etabliert. Die Verkehrsplanung richtet sich nach der Vorstellung, dass der Lohnarbeitsweg sich in “von A nach B kommen” übersetzen lässt. Außer Acht gelassen wird dabei, dass Menschen die neben der Lohnarbeit auch noch Sorge,- Betreuungs- und Hausarbeit (*Reprodukti-*

¹ vgl. <https://www.bmk.gv.at/ministerium/bundesministerin/zweiterepublik.html>

onsarbeit) verrichten müssen viel komplexere Wegeketten haben. Ihre Wege haben oftmals mehrere Abschnitte und Zwischenstopps. Diese sollten möglichst nah beieinander liegen um nicht noch zusätzliche Arbeit zu schaffen. Häufig werden diese Wege auch zu Fuß bzw. mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr begangen. Betrachtet man die Wahl an Verkehrsmitteln nach den *binären Geschlechtern* Mann und Frau, so fällt auch auf dass die Frau, welche im Patriarchat traditionell die Reproduktionsarbeit leisten muss, deutlich mehr zu Fuß geht und die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt.

Nicht nur bei der Straßenführung fehlte es an einer inklusiven, *gendergerechten* und *intersektionalen* Planung in den letzten Jahrhunderten, auch bei der Gestaltung des Straßenraums wurden und werden noch immer die Bedürfnisse von vielen vergessen bzw. “übersehen”. So etwa regelmäßige Sitzgelegenheiten für körperlich geschwächte oder eingeschränkte Menschen, breite Gehsteige und abgesenkte Bordsteinkanten für Kinderwagen oder Rollstühle oder gut ausgeleuchtete Fuß- und Radwege für eine erhöhte Sicherheit im öffentlichen Raum. Es mag fast den Anschein erwecken, dass in der autozentrierten Verkehrsplanung einfach keine Rücksicht auf “schwächere” Verkehrsteilnehmer:innen genommen wird und das patriarchale Prinzip “der Stärkere gewinnt” wird bedingungslos ausgelebt, reproduziert und akzeptiert wird.

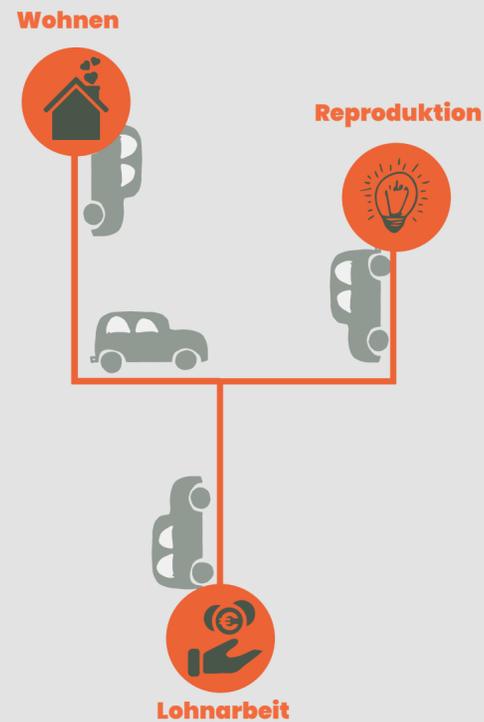
wer mehr dazu lesen möchte:

1. Zeitungsartikel: [Aljets, Janna, 2020: Warum wir eine feministische Verkehrsplanung brauchen](#)

2. Buch: Kern, Leslie: **feminist city** (2020)



Trennung von Lohnarbeit & Reproduktionsarbeit



RE | PRO | DUK | TIONS | AR | BEIT

Die Begriffe Reproduktion und Reproduktionsarbeit sind nach Karl Marx folglich zu verstehen, dass die Reproduktion Arbeitskraft reproduziert, also wiederherstellt. So können unter Reproduktion auch Tätigkeiten wie Schlafen, Lesen oder Essen verstanden werden.

In feministischen Diskursen wird unter Reproduktionsarbeit jedoch vor allem Sorge- und Betreuungsarbeit, sowie Hausarbeit verstanden. Dies soll Tätigkeiten wie beispielsweise Kindererziehung, Altenpflege, putzen, kochen und Wäsche waschen auch als Arbeit sichtbar machen.

LOHN | AR | BEIT

Der Begriff Lohnarbeit umfasst sämtliche Arbeit, welche entlohnt, also bezahlt wird. Durch die sprachliche hervorhebung des "Lohns", soll untermalt werden, dass eben nicht nur bezahlte Arbeit "Arbeit" ist, sondern auch nicht bezahlte Arbeit, wie Hausarbeit, Arbeit ist.

was hat das mit dem Patriarchat zutun?

Dass die Funktionstrennung in der Stadtplanung passé ist ist nichts Neues. Vielfach und schon seit den späten 80er Jahren wird darüber diskutiert, dass eine (Stadt-)Planung welche Lohnarbeit, Wohnen und Freizeit räumlich trennt negative ökologische und soziale Folgen nach sich zieht. Die Abhängigkeit vom Auto, das Risiko der (sozialen) Abgrenzung und Segregation und eine steigende soziale Ungleichheit sind nur einige Beispiele dieser Auswirkungen.

Besonders jene Menschen die neben der Lohnarbeit auch noch Sorge-, Betreuungs-, und Hausarbeit leisten müssen, begegnen im Alltag in der funktionsgetrennten Stadt, immer wieder scheinbar unüberwindbaren Hürden und leiden unter Doppelbelastung. "Wer erwerbstätig ist und gleichzeitig Kinder zu Kindergarten oder Schule bringen, einkaufen und sich vielleicht noch um einen alten Menschen kümmern muss bzw. will, steht in der funktionsgetrennten Stadt insbesondere dann vor fast unlösbaren Problemen, wenn ihr (oder ihm) nur der öffentliche Personenverkehr zur Verfügung steht."¹

Aus einem feministischen Diskurs über die funktionsgetrennte Stadt kristallisiert sich also die räumliche Trennung von Produktion und Reproduktion als zentrale Herausforderung heraus.

Wir leben noch immer in einer Gesellschaft in der eine geschlechtsspezifische Arbeitsteilung herrscht, "die Männern primär die Erwerbsarbeit [und] Frauen dagegen primär unbezahlte Versorgungs-, Betreuungs- und Hausarbeit (Reproduktionsarbeit) zuweist"². Das Wiener Frauenbarometer hat 2015 gezeigt, dass in heterosexuellen Haushalten 23 Prozent der Wienerinnen zu mindestens 90 Prozent für die Hausarbeit zuständig sind und weitere 31 Prozent die Hausarbeit überwiegend alleine erledigen. Zudem sagt die letzte Wiener Zeitverwendungsstudie aus dem Jahr 2008/09 aus, dass zwei Drittel der unbezahlten Arbeit in einer Familie von Frauen und zwei Drittel der bezahlten Erwerbsarbeit von Männern geleistet wird.³

Die Annahme, dass Reproduktionsarbeit eine weibliche Aufgabe wäre, wirkt sich nicht nur nachteilig auf das Gehalt, die Arbeitsmarktsituation und Karriereentwicklung von Frauen aus, sondern auch auf die physische und psychische Gesundheit sowie auf die Freizeitgestaltung hat

¹ Becker, R (2004), S. 378

² Becker, R (2004), S. 377

³ vgl. <https://www.wien.gv.at/menschen/frauen/stichwort/arbeit/unbezahlt.html>

dies einen erheblichen Einfluss.

Dass Produktion und Reproduktion überhaupt (räumlich) getrennt werden, hat sich erst im Zuge der Durchsetzung kapitalistischer Produktionsverhältnisse etabliert. Dabei entstand mit der bürgerlichen *Kernfamilie* ein Ort an dem Reproduktionsarbeit unbezahlt und meistens von der Frau erledigt wurde, während die Produktionsarbeit außerhalb des Hauses bezahlt und meist vom Mann geleistet wurde. In unserer heutigen Gesellschaftsform kann also nicht nur eine Vergeschlechtlichung von unseren Tätigkeiten beobachtet werden, sondern auch eine Vergeschlechtlichung von Raum. Damit ist gemeint, dass das Private, also der Ort an dem Reproduktionsarbeit geleistet wird, weiblich konnotiert ist und das Öffentliche, wo Arbeit und politische Teilnahme stattfinden, eher männlich assoziiert wird. Durch die räumliche Trennung von Lohnarbeit und Reproduktionsarbeit werden diese patriarchalen Annahmen gestärkt und manifestiert.

Wir erkennen also in der funktionsgetrennten Stadt besonders eine Benachteiligung all jener Menschen, die nicht das Privileg haben, nach der Arbeit in ein Auto zu steigen und ohne Umwege oder Zwischenstopps in ein umsorgtes Zuhause fahren können.

wer mehr dazu lesen möchte:

1. Wissenschaftlicher Artikel: [Schuster, Nina; Höhne, Stefan: Stadt der Reproduktion : Einführung in den Themenschwerpunkt](#)
2. Wissenschaftlicher Artikel: [Hayden, Dolores: Wie könnte eine nicht-sexistische Stadt aussehen?: Überlegungen zum Wohnen, zur städtischen Umwelt und zur menschlichen Arbeit](#)
3. Magazin: [Zeitschrift für kritische Stadtforschung](#)



Die bürgerliche Kernfamilie im privaten Einfamilienhaus



BÜR|GER|LICHE KERN|FA|MILIE

Die Kernfamilie beschreibt die "geschrumpfte" Form von Familie auf Eheleute und ihre leiblichen Kinder. Das Adjektiv bürgerlichen verweist auf das bürgerliche Ideal dieser Familienform. Ihr gegenüber steht die Großfamilie. Dieser Begriff umfasst alle miteinander (bluts) verwandten Personen.

EIN|FA|MIL|LIEN|HAUS

Wie der Name bereits vermuten lässt, handelt es sich um ein Haus für eine Familie. Natürlich muss nicht zwangsweise eine klassische bürgerliche Kernfamilie in einem Einfamilienhaus leben. Jedoch ist ein Einfamilienhaus wirklich nur von einer Partei bewohnt. Mit meist einer gemeinsamen Küche, einem Ess-, Wohnzimmer und mehreren Schlafzimmern sowie häufig einer Garage oder Stellplatz und einem privaten Garten.

was hat das mit dem Patriarchat zutun?

Mutter, Vater, Kind(er) in einem Haus mit Garten. Dieses Bilderbuch Bild haben viele von uns vor Augen, wenn sie an Familie denken. Die Familie erscheint uns oft als etwas natürliches und historisches. Sie ist Ort der Intimität und Zuneigung. Dabei ist diese Form von Familie "als privatisierte und intimierte Kleinfamilie erst im 18. Jahrhundert entstanden."¹

Zuvor lebten Menschen in Großfamilien zusammen, also mit Großeltern, Tanten und Onkeln bzw. organisierten sich viele Familien um ihre Betriebe herum.

Mit der Durchsetzung der *Kernfamilie* als hegemoniale Familienform etablierte sich erst das Bild der Hausfrau und des Geld verdienenden Mannes. Dieses Modell, in welchem nur der Vater Geld erwirtschaftet und die Mutter Zuhause die *Care-Arbeit* übernimmt hätte vor der Industrialisierung schlichtweg nicht funktioniert.²

Seither beruht also das Modell der Kernfamilie auf der zutiefst *patriarchalen* Annahme, dass es die vermeintlich natürliche Aufgabe der Frau wäre, in der Familie unbezahlte Arbeit zu leisten, wie etwa Kinder erziehen, putzen, kochen, wäsche Waschen etc.

Statt die arbeiten kollektiv zu organisieren, zwingt das Ideal der bürgerlichen Kernfamilie im Einfamilienhaus die Frau diese Arbeit oftmals nur mit geringer Hilfe ihres *lohnarbeitenden* Partners zu bewältigen. Dabei ist das "Familienernährer-Hausfrauenmodell", also das Modell, dass der Vater Lohnarbeiten geht und die Mutter zuhause unbezahlt die Sorge- Pflege- und Hausarbeit macht, für die meisten Familien finanziell gar nicht möglich. So ergibt sich nicht zuletzt eine Doppel- und Dreifachbelastung der Frau, wenn diese neben der unbezahlten *Reproduktionsarbeit* die sie in der Familie leistet, auch (Teilzeit-)Erwerbstätig sind.³

Das Einfamilienhaus verstärkt in seiner Rolle als privates, oft abgeschottetes Eigenheim diese Doppelbelastung. Das berüchtigte Einfamilienhaus verlangt die Anwesenheit von jemandem, der/die kocht, putzt, wäscht und die Kinder versorgt. Der Elternteil der diese Verantwortung annimmt oder zugeschrieben bekommt, erfährt durch diese Lebensform oftmals eine dreifache Gebundenheit: eine physische, soziale und ökonomische.⁴

- 1 Hajek, K (2013), S.521
- 2 vgl. Luig, J (2020)
- 3 vgl. Becker, R. (2004), S.378
- 4 vgl. Hayden, D (2017), Seite 69

Das Einfamilienhaus, belebt von der bürgerlichen Kernfamilie, beruht somit, ähnlich wie die Kernfamilie selbst, auf *patriarchalen* Strukturen bzw. hält diese Aufrecht. Denn würde die Hausarbeit von (in den meisten Fällen) Frauen gleichermaßen wie Lohnarbeit bezahlt werden, würde sich das Leben im Einfamilienhaus wirtschaftlich nicht rentieren.

Zudem ist noch hinzuzufügen, dass das private Einfamilienhaus, bzw. das geteilte Zuhause einer Kernfamilie statistisch gesehen, der gefährlichste Ort für *FLINTA-Personen* ist. Im vergangenen Jahr (2021) geschahen 26 der 31 *Femizide* in Österreich im Zuhause des jeweiligen Opfers.⁵ Sie wurden alle von ihren (Ex-)Partnern oder (Ex-)Ehemännern in den eigenen vier Wänden umgebracht. Die Wahrscheinlichkeit für eine *FLINTA-Person* Opfer einer Gewalttat zu werden, ist tatsächlich mindestens 10 mal so hoch wie im vermeintlich "gefährlichen" öffentlichen Raum.⁶

Das Zitat "Das Private ist politisch" von Carol Hanisch wurde nicht ohne Grund in den 70er Jahren zum Leitsatz der feministischen Forschung und Bewegung. Es zielt eben darauf ab, auch im vermeintlich Privaten, wie etwa in der Familie und dem eigenen Zuhause *Machtverhältnisse* aufzudecken und aufzubrechen.

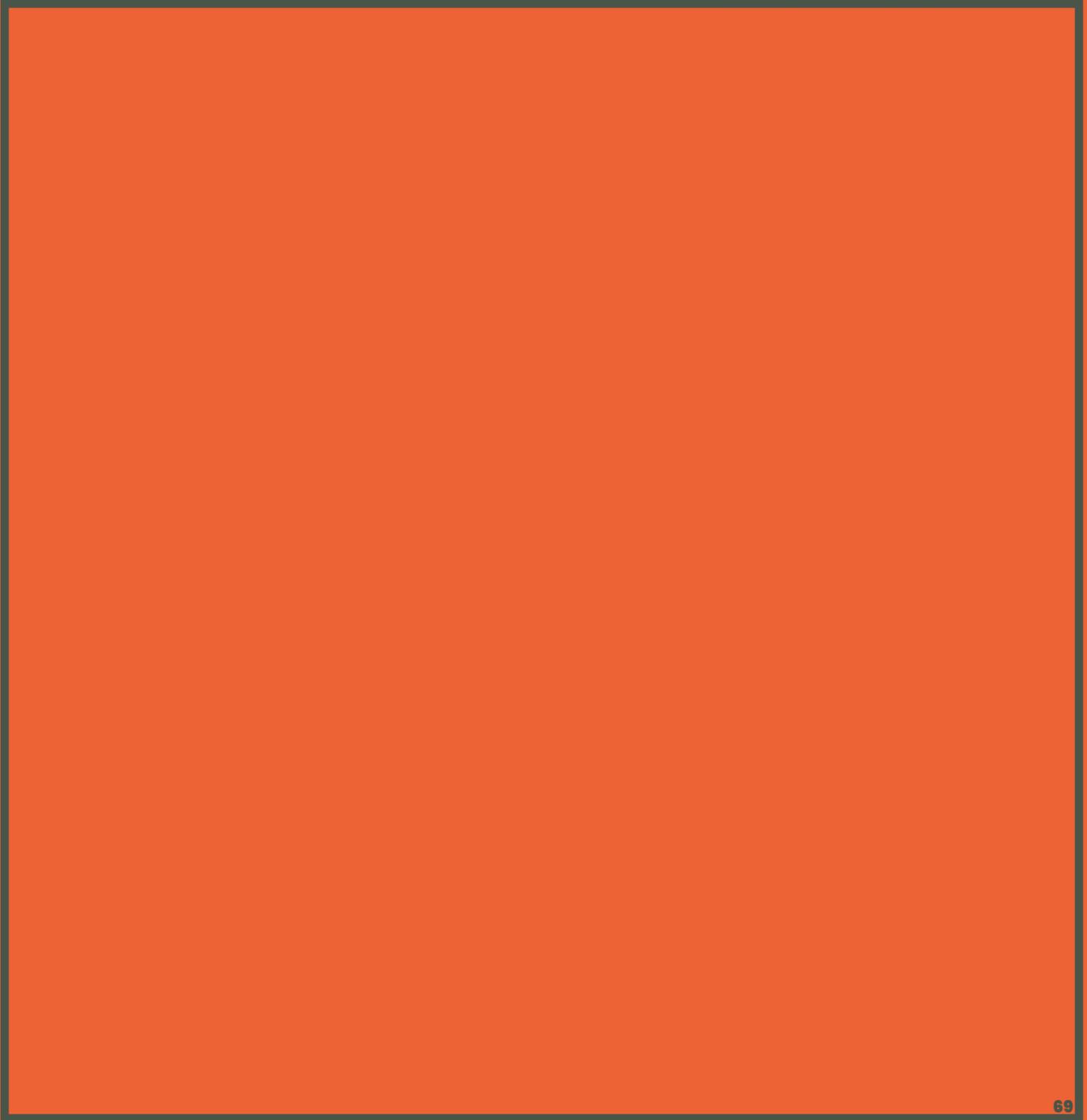
- 5 vgl. https://www.aoeff.at/images/04a_zahlen-und-daten/Frauenmorde_2021_Liste-AOEF.pdf
- 6 vgl. Becker, R. (2004) S. 379

wer mehr dazu lesen möchte:

1. Wissenschaftlicher Artikel: [Hajek, Katharina: Familien-duell: Von der politischen Regulierung und den Kämpfen um Familie](#)
2. Wissenschaftlicher Artikel: [Becker, Ruth: Feministische Kritik an Stadt und Raum: Gender Mainstreaming und Managing Diversity](#)
3. Essay: [Luig, Judith: Das Ende der Kernfamilie](#)

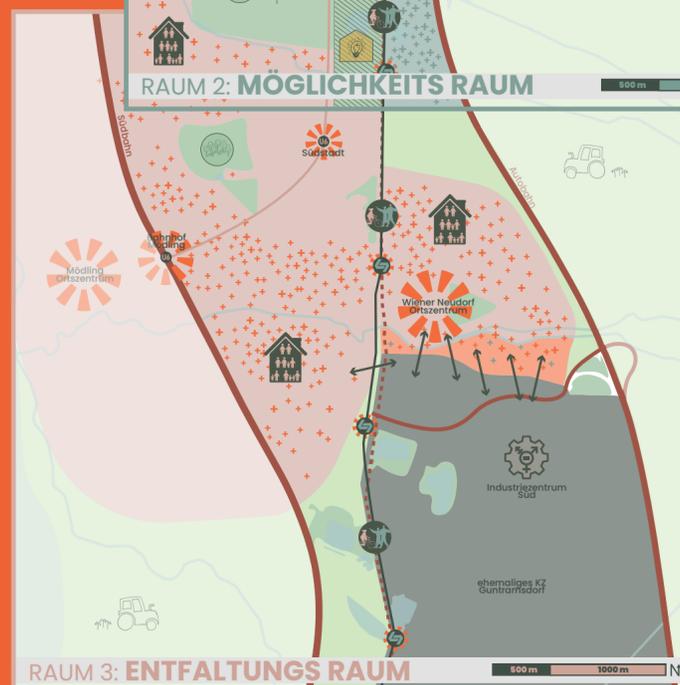
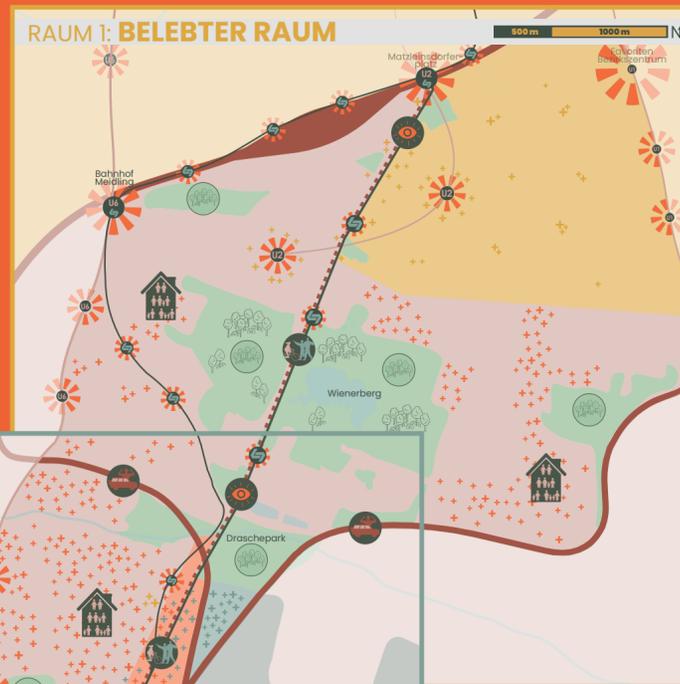


6. LEITBILD

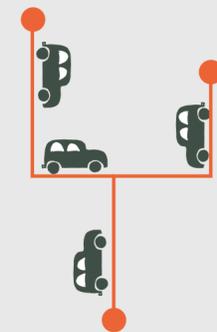


Die Triester *innen* Straße Ein (gender) gerechter Raum!

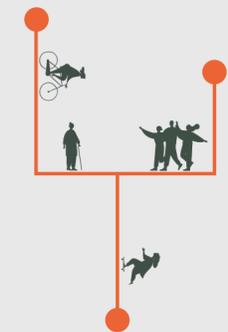
geprägt durch einen fairen Straßenraum, dem Prinzip der kurzen Wege und vielfältige Wohnformen.



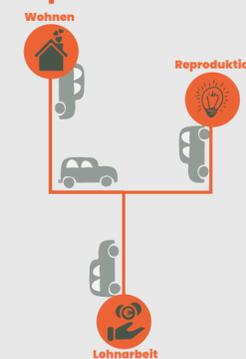
Autozentrismus



fairer Straßenraum



Trennung von Lohnarbeit & Reproduktionsarbeit



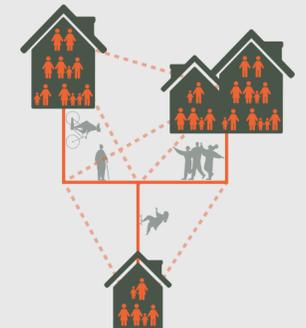
Raum der kurzen Wege



Die bürgerliche Kernfamilie im privaten Einfamilienhaus



vielfältige Wohnformen

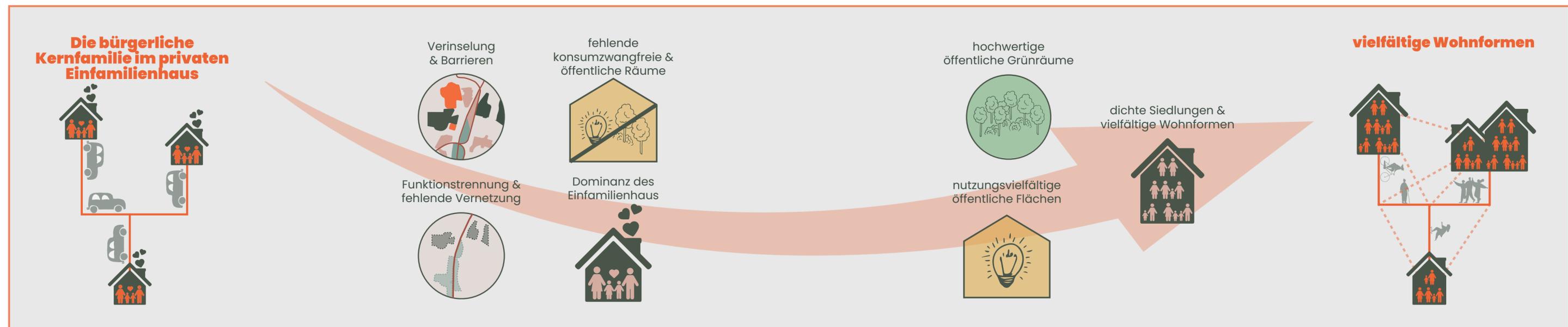
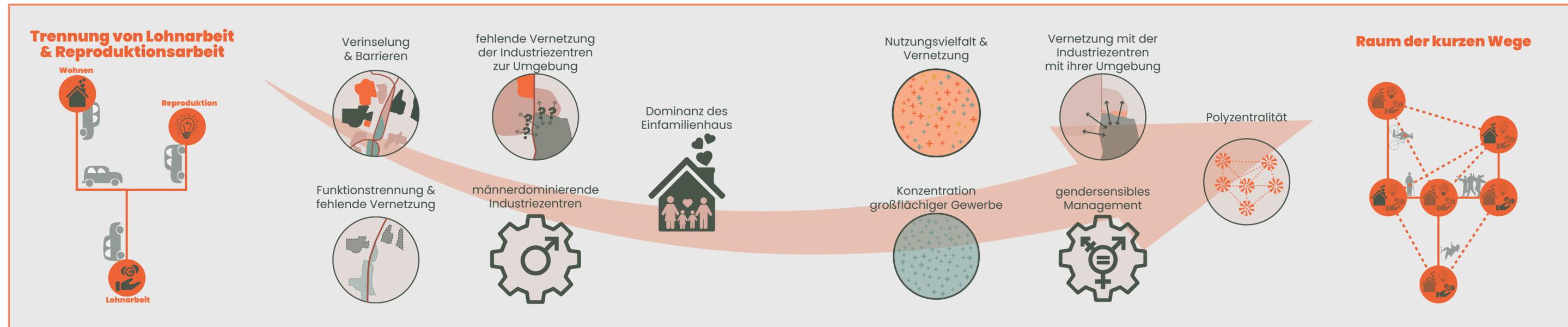
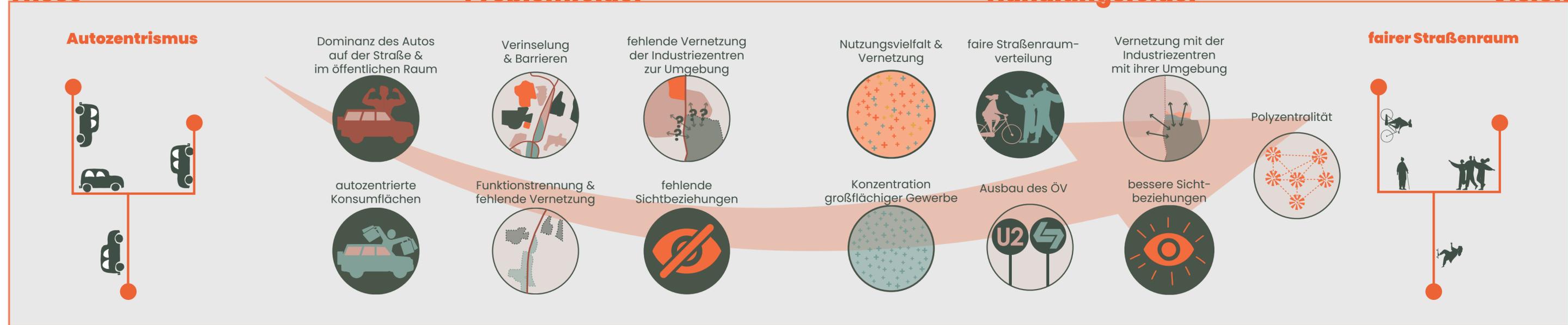


These

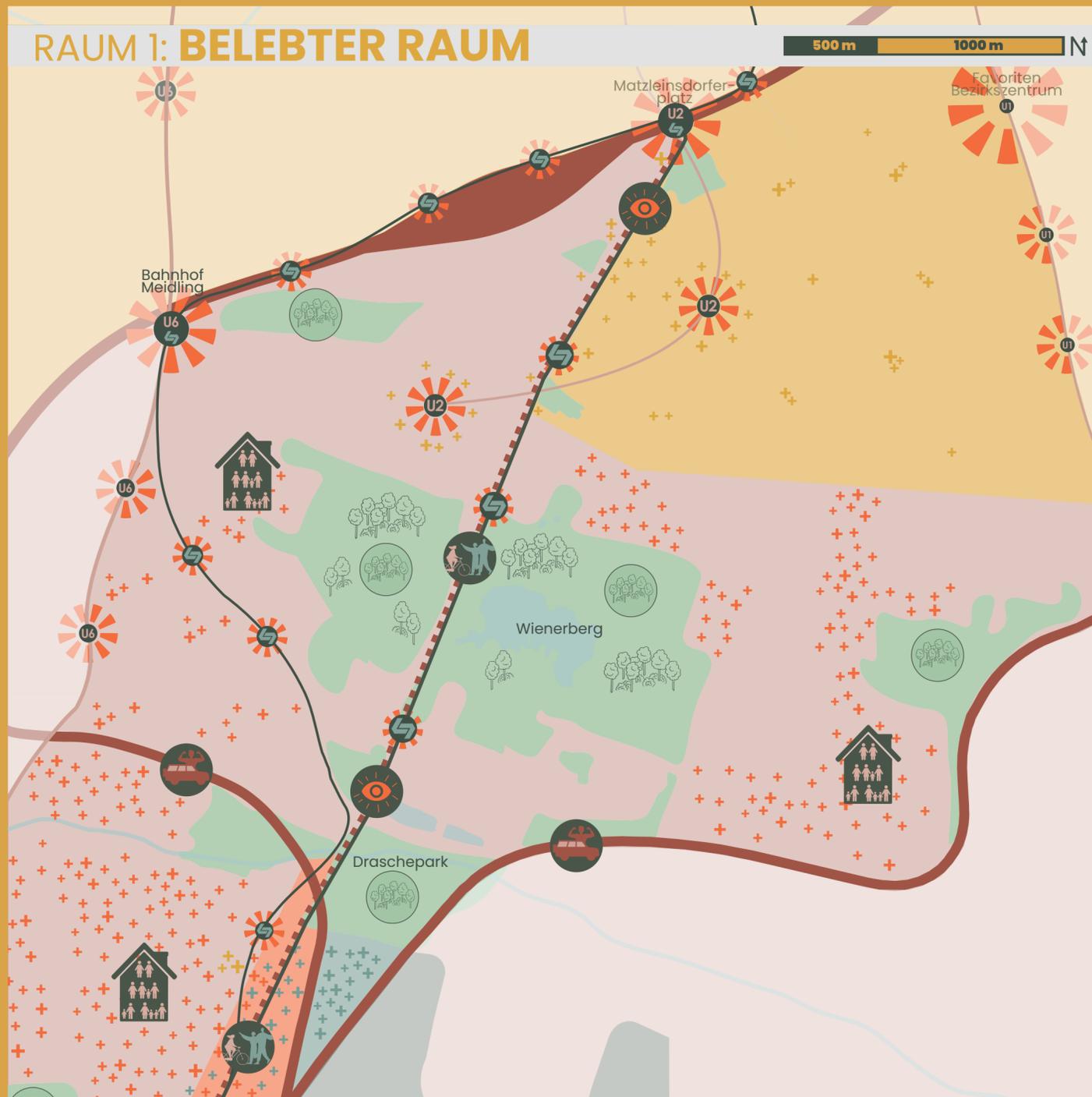
Problemfelder

Handlungsfelder

Vision



Handlungsfelder



Handlungsfelder, welche den urbanen Raum in einen belebten Raum verwandeln.

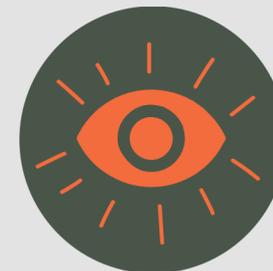
faire Straßenraum Verteilung



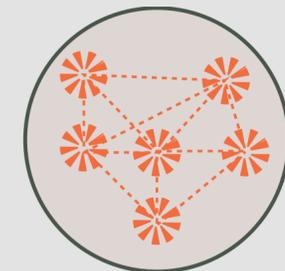
Ausbau des ÖV



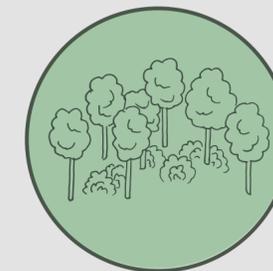
bessere Sichtbeziehungen



Polyzentralität



hochwertige öffentliche Grünräume



Die Handlungsfelder werden im Kapitel 7 beschrieben.

Legende

- | | |
|---|-------------------------------------|
| überwiegend Blockrandbebauung | Station des öffentlichen Verkehr |
| überwiegend Wohnnutzung (mit Gewährleistung von sozialer Infrastruktur) | Nachverdichtung - öffentlicher Raum |
| nutzungsvielältiges Gebiet | Nachverdichtung - gemischtes Gebiet |
| Gewerbegebiet | Nachverdichtung - Gewerbegebiet |
| Industriegebiet | Pünktchen Zentrum |
| nutzungsvielältige öffentliche Fläche | Punkt Zentrum |
| | bestehende Zentren |
| | bestehende Verwaltungszentren |

Handlungsfelder

Handlungsfelder, welche den Transit-Raum in einen Möglichkeits-Raum verwandeln.

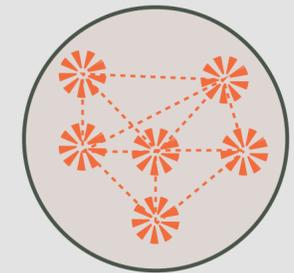
faire Straßenraum Verteilung



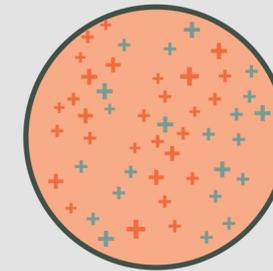
Ausbau des ÖV



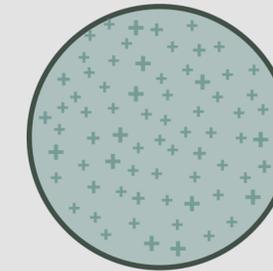
Polyzentralität



Nutzungsvielfalt- und Vernetzung



Konzentration großflächiger Gewerbe



dichte Siedlungen & vielfältige Wohnformen



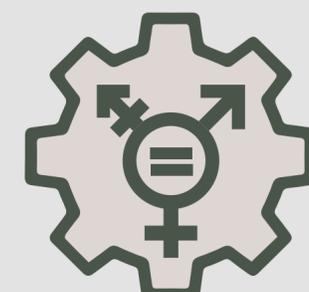
hochwertige öffentliche Grünräume



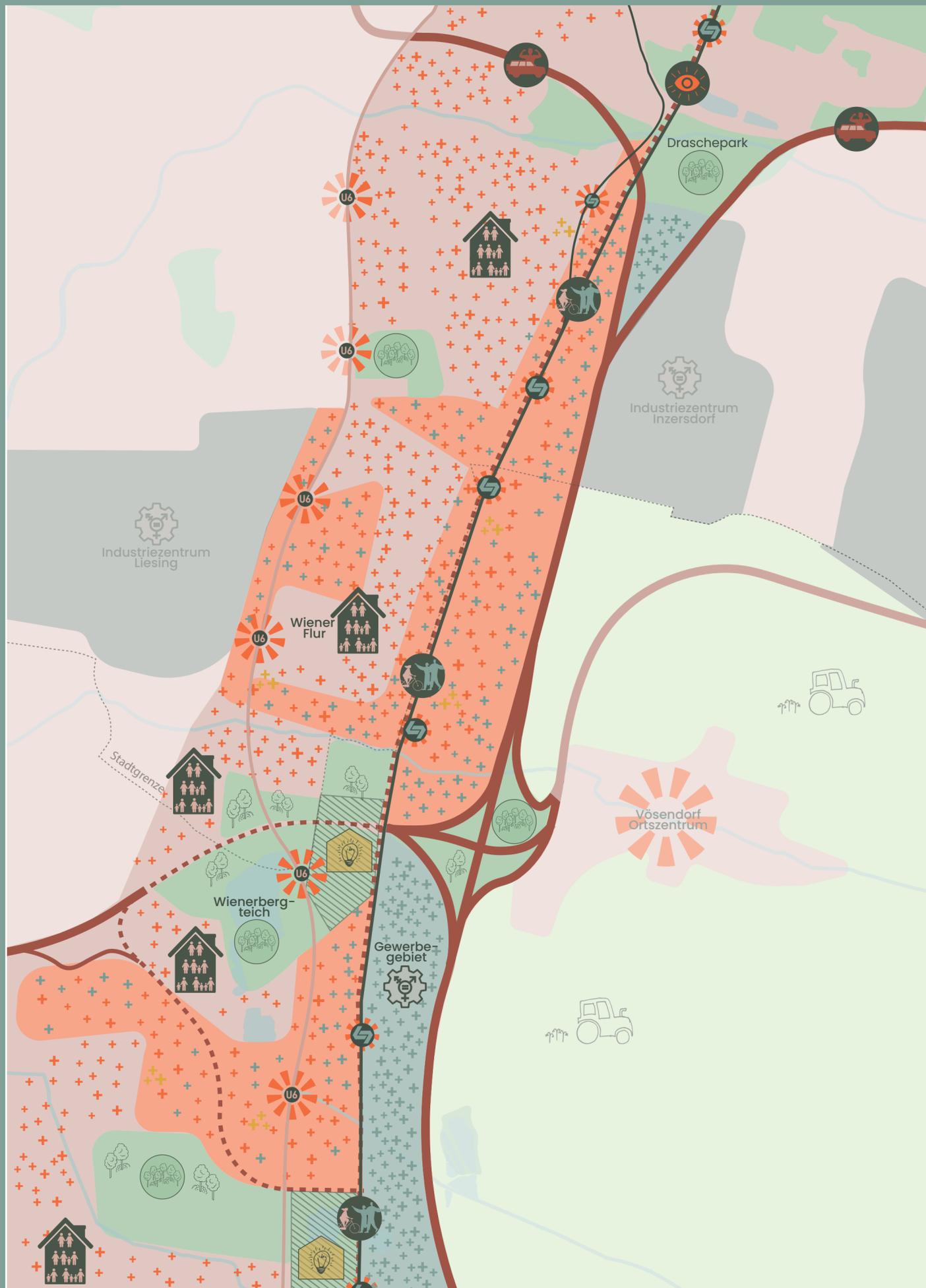
nutzungsvielfältige öffentliche Flächen



gendersensibles Management



Die Handlungsfelder werden im Kapitel 7 beschrieben.

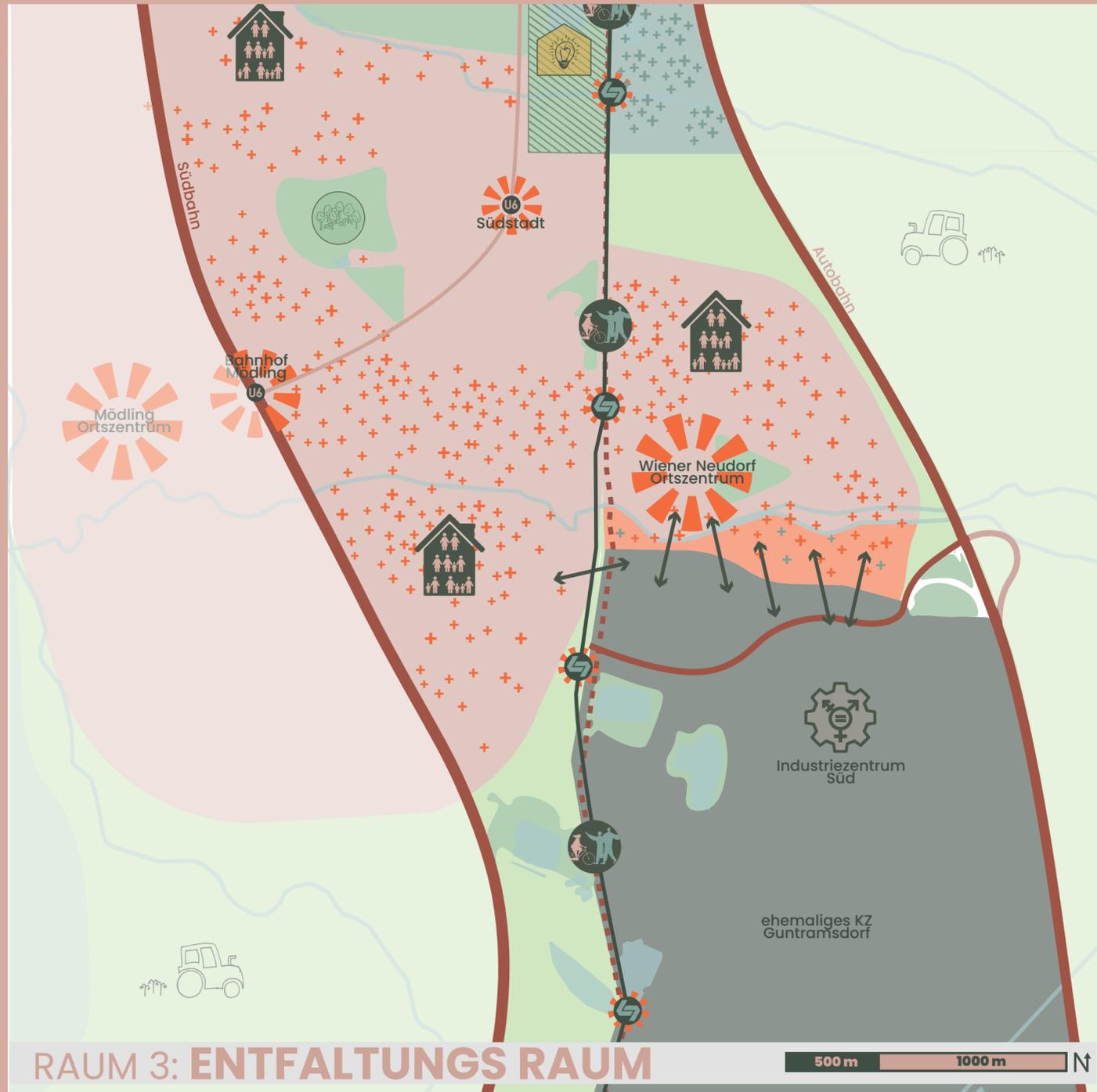


RAUM 2: MÖGLICHKEITS RAUM 500 m 1000 m N

Legende

- überwiegend Blockrandbebauung
- überwiegend Wohnnutzung (mit Gewährleistung von sozialer Infrastruktur)
- nutzungsvielfältiges Gebiet
- Gewerbegebiet
- Industriegebiet
- nutzungsvielfältige öffentliche Fläche
- Station des öffentlichen Verkehr
- Nachverdichtung - öffentlicher Raum
- Nachverdichtung - gemischtes Gebiet
- Nachverdichtung - Gewerbegebiet
- Pünktchen Zentrum
- Punkt Zentrum
- bestehende Zentren
- bestehende Verwaltungszentren

Handlungsfelder



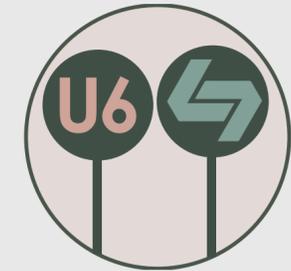
RAUM 3: ENTFALTUNGS RAUM

Handlungsfelder, welche den suburbanen Raum in einen Entfaltungs-Raum verwandeln.

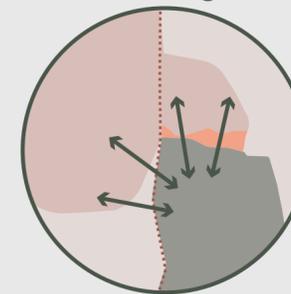
dichte Siedlungen & vielfältige Wohnformen



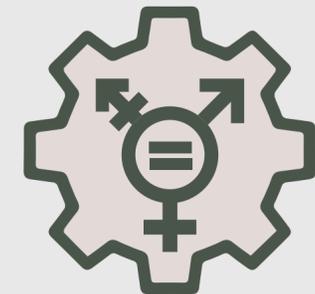
Ausbau des ÖV



Vernetzung der Industriezentren mit ihrer Umgebung



gendersensibles Management

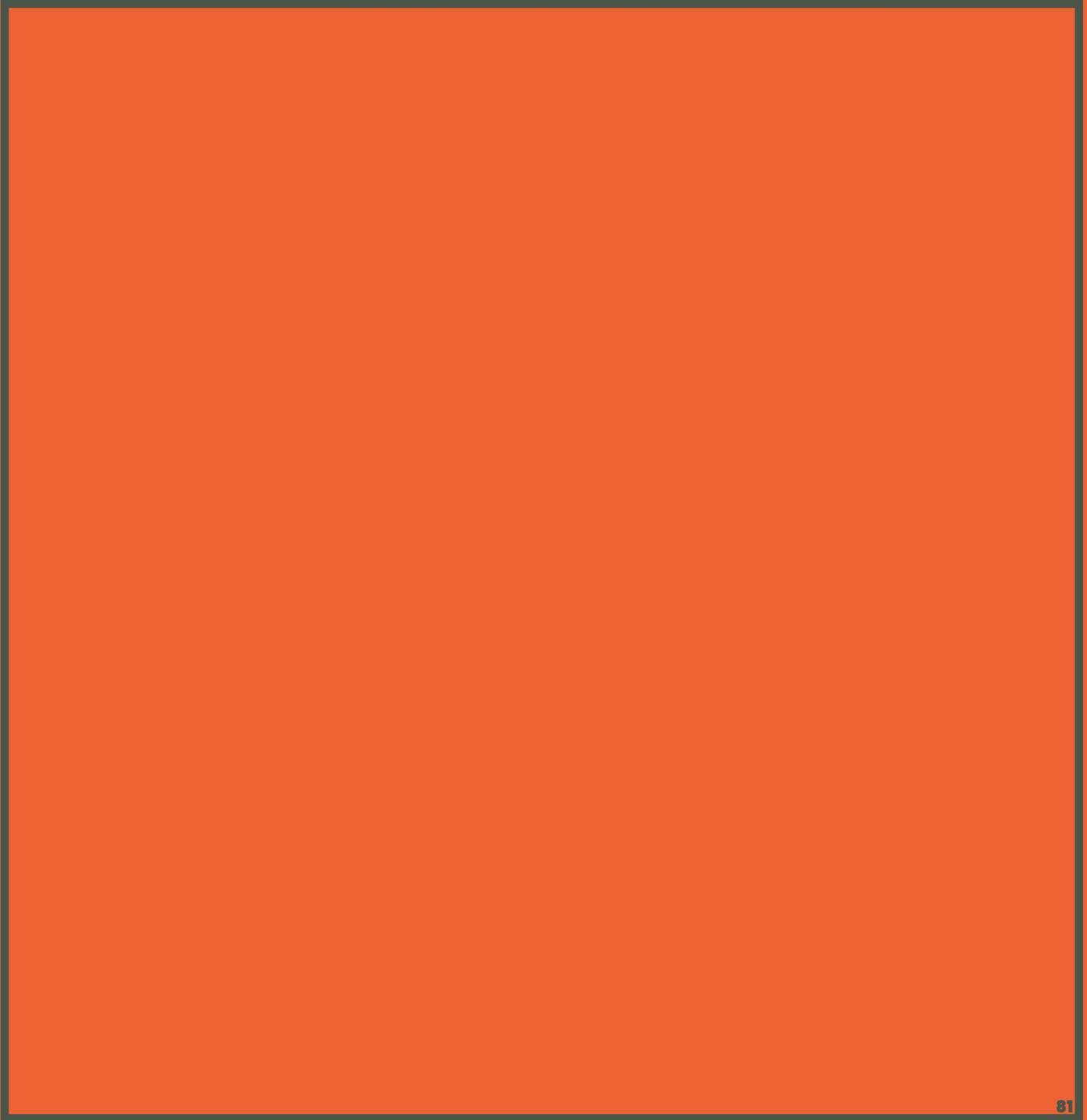


Die Handlungsfelder werden im Kapitel 7 beschrieben.

Legende

- | | | | |
|--|---|--|-------------------------------------|
| | überwiegend Blockrandbebauung | | Station des öffentlichen Verkehr |
| | überwiegend Wohnnutzung (mit Gewährleistung von sozialer Infrastruktur) | | Nachverdichtung - öffentlicher Raum |
| | nutzungsvielältiges Gebiet | | Nachverdichtung - gemischtes Gebiet |
| | Gewerbegebiet | | Nachverdichtung - Gewerbegebiet |
| | Industriegebiet | | Pünktchen Zentrum |
| | nutzungsvielältige öffentliche Fläche | | Punkt Zentrum |
| | | | bestehende Zentren |
| | | | bestehende Verwaltungszentren |

7. HANDLUNGSEELDER



7.1 faire Straßenraum Verteilung



Dass wir im Straßenraum jenen Platz geben, die sich ein großes und schnelles Auto leisten können und jenen den Platz nehmen, die zu Fuß, mit dem Rad oder im Rollstuhl unterwegs sind muss sich grundsätzlich und nachhaltig verändern, wenn wir einen (gender)gerechten Raum schaffen wollen.

Die zur Zeit bis zu achtspurige Triester Straße bietet wenig bis keinen Platz für Menschen die ohne Auto unterwegs sind bzw. kein Auto besitzen (können). Um allen Verkehrsteilnehmer:innen einen angemessenen Platz im Straßenraum zu geben müssen die unzähligen Parkplätze weggenommen werden und Fahrstreifen für den *motorisierten Individualverkehr* reduziert werden. Durch diese Änderungen kann entlang der Triester Straße überall neuer Platz für Rad und Fußwege gewonnen und die Qualität des öffentlichen Raums stark aufgewertet werden.

Des Weiteren soll besonders aktive Mobilität reizvoller und zugänglicher gemacht werden. Wichtig ist hier eine attraktive und vor allem sichere Geh- und Radinfrastruktur. Rad-Highways und Verkehrsknotenpunkte, wo die Art der Mobilität gewechselt werden kann, sollen einen Anreiz für Menschen schaffen auf aktive Mobilität umzusteigen.

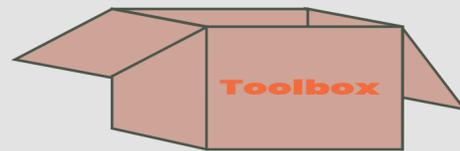
Aktive Mobilität wird dabei schon jetzt häufiger von Frauen genutzt und hat viele Vorteile. Einerseits hat sie den Vorteil, dass das von A nach B kommen mit körperliche Betätigung verbunden wird und positive gesundheitliche Auswirkungen hat. Andererseits sind sie um vieles emissionsarmer und ressourcensparender und somit notwendig um der Klimakrise entgegenzuwirken.

Das zentrale Ziel ist eine gerechte Verteilung des Raums um allen Menschen die Möglichkeit zu geben sich angenehm fortzubewegen und auch zu Verweilen.



Ausschnitt aus dem Leitprojekt 1 Seite 98.

- Geschwindigkeit reduzieren** auf 30 km/h innerhalb Wien bzw. 50km/h in Niederösterreich
- Fahrstreifen Reduktion** auf 3 Fahrstreifen: ein fixer Fahrstreifen pro Richtung und ein flexibler in der Mitte
- Entlang der Triester Straße durchgehend einen **Gehsteig** errichten bzw auf eine Breite von mindestens 2,5 Meter erweitern
- Baulich getrennte Radwege** mit einer Mindestbreite von 2 Metern pro Richtung einrichten
- Kein ruhender Verkehr** im öffentlichen Raum



7.2 bessere Sichtbeziehungen

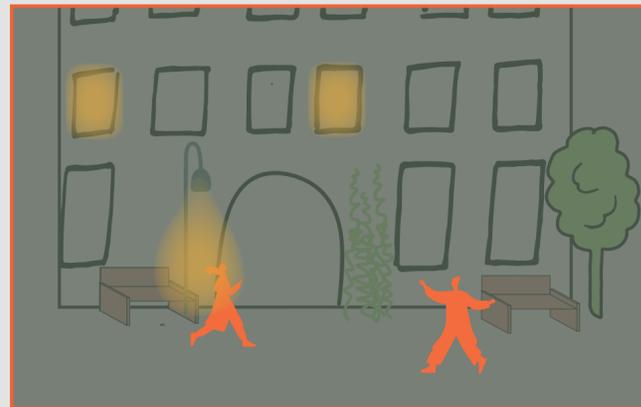


Entlang der Triester Straße sind die meisten Räume vollkommen auf den *motorisierten Individualverkehr* ausgerichtet und eher lieblos bis gar nicht gestaltet. Dies führt auch dazu, dass es viele Angsträume gibt. Angsträume entstehen durch fehlende Sichtbeziehungen, also durch hohe

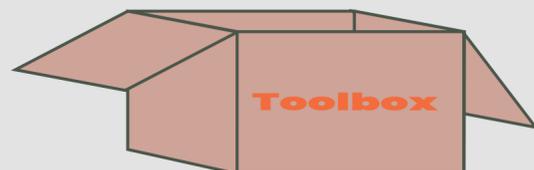
Hecken, verwinkelte Straßen oder dunkle Gassen. Angsträume im öffentlichen Raum werden von *FLINTA-Personen* viel öfter als solche empfunden und daher gemieden. Vor allem in der Nacht führen nicht ausgeleuchtete Straßen und Plätze zu einem unwohlfinden und nicht zuletzt auch einer größeren Gefahr. Um dem entgegenzuwirken, müssen Straßen und Plätze gut ausgeleuchtet werden und Grünräume entlang der Straße gut einsehbar angelegt werden. Zudem ist es auch wichtig, dass sich alle Gebäude zu der Straße hin wenden. Dies erhöht das Gefühl einer sozialen Sicherheit.

Wenn Menschen an Orten einen guten Überblick haben und sich orientieren können gibt dies gleich ein gutes Sicherheitsgefühl und der Raum kann von allen angstfrei genutzt werden.

Das zentrale Ziel ist es den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass sich alle Nutzer:innen möglichst sicher und im Idealfall sehr wohl fühlen.



- Gute Ausleuchtung** von Geh- und Radwegen, Gesichter müssen auf 400m Distanz erkennbar sein
- Gute Einsehbarkeit** gewährleisten, also beispielsweise hohe Hecken entlang der Straße entfernen



7.3 Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel



Vor dem Hintergrund der Klimakrise und dem Fakt, dass das Auto als Fortbewegungsmittel vor allem Vorteile für erwerbstätige Männer und Haushalte mit höheren Einkommen hat ist es an der Zeit die Infrastruktur für anderen Fortbewegungsarten zu stärken.

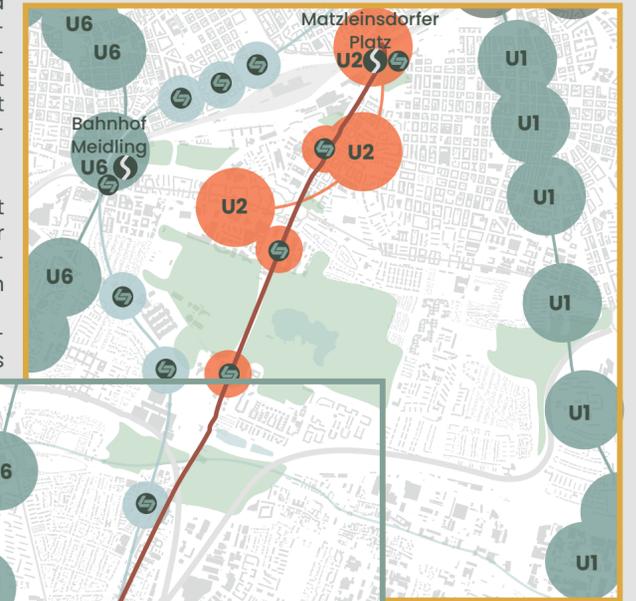
Dazu soll das Angebot des öffentlichen Verkehr ausgebaut werden: Der Ausbau der Südbahn, der Pottendorfer Linie und der U2 ist schon in der Planung beziehungsweise der Umsetzung. Zusätzlich sollen auch die U6 und die Badner Bahn im Süden von Wien ausgebaut werden.

Die U6 soll in Zukunft von Siebenhirten weiter zum neu entstehenden Naherholungsgebiet um den Wienerberg Teich fahren. Des Weiteren hält sie inmitten des neu entstehenden Mischquartier, der Südstadt und endet am Bahnhof Mödling.

Die Badner Bahn soll entlang der Triester Straße um eine weitere Strecke zwischen Inzersdorf und dem Matzleinsdorfer Platz ergänzt werden. Die beiden Linien werden wie bisher gemeinsam bis zur Station Inzersdorf Lokalbahn fahren. Danach soll die ursprüngliche Linie wie gehabt über den Bahnhof Meidling weiter zur Wiener Oper fahren. Die ergänzte Linie soll weiter die Triester Straße entlang bis zum Matzleinsdorfer Platz fahren und dabei drei neue Stationen anfahren. So soll es gelingen, dass der Takt der Badner Bahn noch weiter intensiviert wird und sie die Südbahn kleinteiliger ergänzen kann.

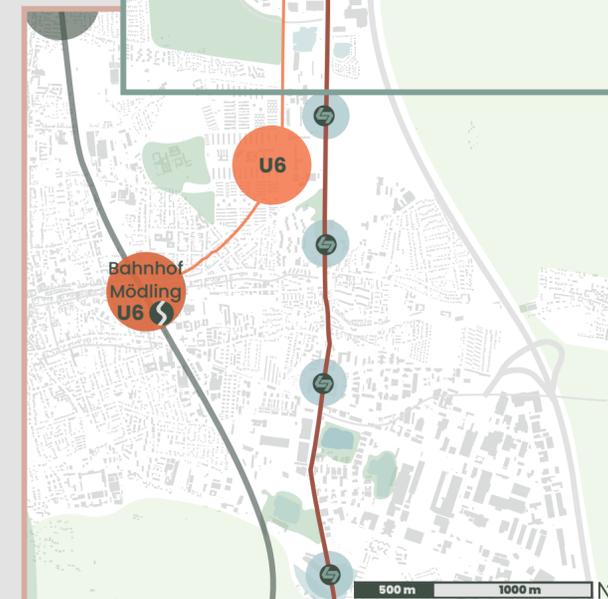
Sowohl für die Badner Bahn als auch für die U6 sollen neue Buslinien als Zubringer geschaffen werden, um auch die Orte anzuschließen, welche nicht direkt an der Linie liegen und die nötige Frequenz zu schaffen.

Das zentrale Ziel ist es eine soziale und ökologische Mobilitätswende zu unterstützen sowie komplexe Wegeketten zu erleichtern.

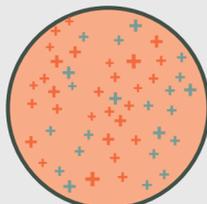


- Badner Bahn 300m Radius
- U-Bahn 500m Radius
- S-Bahn 500m Radius
- neue Stationen

- Verlängerung der U6** bis zum Bahnhof Mödling
- Erweiterung der Badner Bahn** entlang der Triester Straße bis zum Matzleinsdorferplatz
- Taktung der Badner Bahn erhöhen:** Alle 5 min, nimmt dann in Wien abwechseln die Trassen
- Zubringerbusse** für die Badner Bahn, U-Bahn und S-Bahn einrichten



7.4 Nutzungsvielfalt & Vernetzung



Der Raum entlang der Triester Straße ist stark geprägt, ja fast schon zerrissen von verschiedenen Funktionen. Sie fungieren alle in sich geschlossen und zeigen kaum eine Vernetzung untereinander auf.

Anstelle dieser Funktionstrennung, die zur Verinselung von Wohnsiedlungen und der Abschottung von Produktionsstätten führt, sollen Wohnen, *Lohnarbeit* und Freizeit in Zukunft wieder räumlich näher zueinander gebracht und besser miteinander vernetzt werden. Besonders auf den ehemaligen autozentrierten Konsumflächen wie etwa gegenüber der SCS, aber auch zu weiten Teilen direkt entlang der Triester Straße bietet sich eine solche Transformation an. Hier befinden sich derzeit großflächig Gewerbekisten, Autohäuser, Parkplätze, Tankstellen, Leerstand. Gehen wir aufgrund der Klimakrise von einer drastischen Veränderung unseres Konsum- und Mobilitätsverhalten aus, so werden weite Teile davon obsolet. Wenn diesen Flächen mit Wohnraum, Gewerbe und hochwertigen öffentlichen Räumen nachverdichtet werden, kann der Alltag der dortigen Bewohner:innen erleichtert und aufgewertet werden. Besonders jene Menschen, die neben der Arbeit noch Kinder erziehen, Menschen pflegen oder den Haushalt schmeißen müssen profitieren von einem belebten und Nutzungsvielfältigen Wohnumfeld.

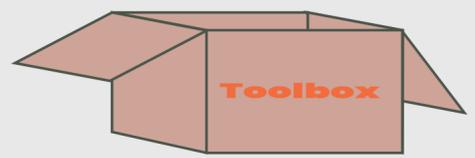
So kann *Care-Arbeit* wieder leichter und kollektiver organisiert werden. Aber auch abseits von Lohnarbeit und Care-Arbeit bietet eine Nutzungsvielfalt auch Raum zur Entfaltung und Erholung.

Das zentrale Ziel ist Reproduktion und Produktion räumlich und funktional näher zusammen zu bringen und ein belebtes Umfeld zu schaffen.

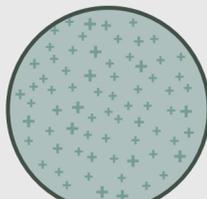


Ausschnitt aus dem Leitprojekt 2 Seite 108.

- Stadtteilmanagement** einrichten
- Fördertopf für Nachbarschaftsprojekte** und lokale Initiativen
- Kostendeckende Mieten** (wie nennen?)
- Regionale und **lokale Produktion fördern**



7.5 Konzentration großflächiger Gewerbe



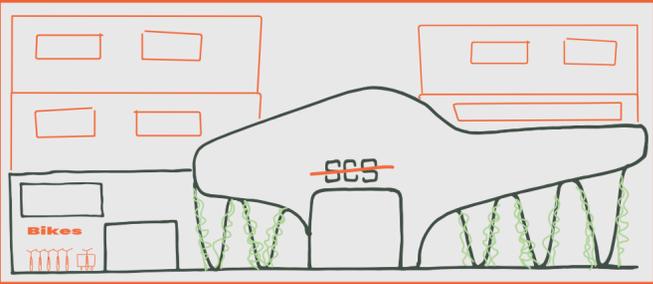
Ausgewählte Flächen entlang der Triester Straße sollen weiterhin für großflächige Gewerbe und Logistikzentren zur Verfügung stehen. Wir betrachten dabei vor allem die Fläche östlich der Triester Straße, wo sich aktuell die Shopping City Süd (SCS) befindet.

Weder die SCS noch die anderen autozentrierten Gewerbeflächen sind in ihrer jetzigen Organisation gut zugänglich für Menschen ohne Auto. Sie bestehen zu einem Großteil aus einstöckigen Gewerbekisten und Parkplätzen. Durch die Wegnahme von Parkplätzen und das Nachverdichten und Aufstocken der Gewerbekisten kann auf wesentlich weniger Boden mehr Nutzung untergebracht werden.

Damit wird auch eine höhere Dichte gewährleistet und eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr möglich. Durch die Agglomeration großflächiger Gewerbe und Logistikzentren bietet sich zudem auch die Möglichkeit an, das Gebiet an den Schienenverkehr anzubinden, um den Transport von Waren als Frachtverkehr abzuwickeln und CO2 sparend transportieren zu können.

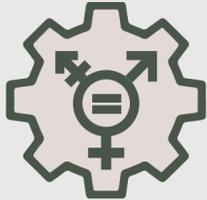
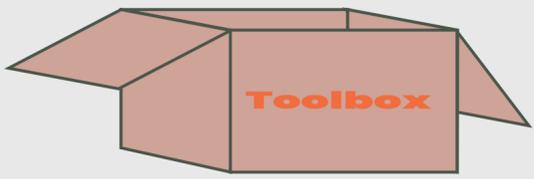
In den zur Konzentration von großflächiger Gewerbe ausgewiesenen Flächen sollen sich keine Nahversorger und Geschäfte des täglichen Bedarf befinden, sondern lediglich Großhandel und Logistikzentren. Nahversorger und Geschäfte des täglichen Bedarfs sollen sich dezentral entlang der Triester Straße befinden.

Zentrale Ziele sind die Komprimierung von Bodenverbrauch, der verbesserte Zugang für Menschen ohne Auto und eine generelle Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.



Skizze aus dem Leitprojekt 2 Seite 105.

- Steuerbegünstigung** bei **nachhaltigem Wirtschaften** im Bezug auf Flächenverbrauch und Ressourcenverbrauch
- Kompakte Gebäudestrukturen:** Nachverdichten, Aufstocken
- Subventionen** wenn Betriebe in ein **verdichtetes Gewerbegebiet** umsiedeln
- Großflächige Industrie- und Gewerbegebiete an das **Schiennetz** anschließen

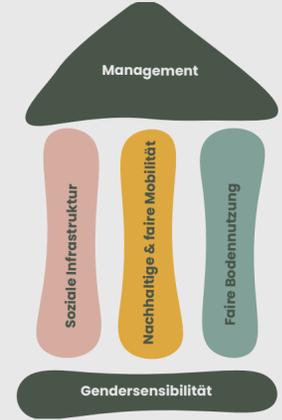


Ein gendersensibles Management soll, ähnlich wie die *ecoplus* im Industriezentrum Niederösterreich Süd (IZ Süd), in allen größeren Industrie- und Gewerbezentren eingerichtet werden. Die *ecoplus* ist die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich und verwaltet unter anderem das Industriezentrum Niederösterreich Süd. Dabei ist sie zuständig für die Errichtung und Verwaltung von Immobilien im IZ Süd sowie das Management von Betrieben.

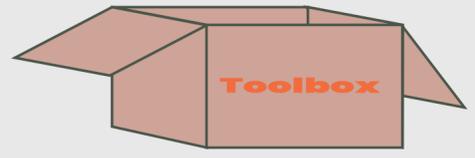
Unter einem gendersensiblen Management, sehen wir ein staatliches Unternehmen, welches sich neben der ökonomischen Nachhaltigkeit der jeweiligen Industrie- oder Gewerbezentren vor allem auch um die ökologische und soziale Nachhaltigkeit kümmert. Denn auch innerhalb eines Industrieparks sind dies unabdingbare Ziele. Besonders die soziale Nachhaltigkeit wird in Gewerbezentren, welche oftmals als reine Produktionsstätten gesehen werden, schnell vernachlässigt. Dass Produktion und *Reproduktion* auch mit einem Arbeitsplatz in einem der Industrie- oder Gewerbe Zentrum vereinbar sind, braucht es ein jeweiliges gendersensibles Management. Das Management hat dabei drei Säulen um einen gendergerechten Raum in den Industrie- und Gewerbe Zentren zu schaffen.

Das zentrale Ziel ist es, patriarchalen Strukturen in Industrie- und Gewerbezentren aufzubrechen und Produktions- und Reproduktionsarbeit vereinbar zu machen.

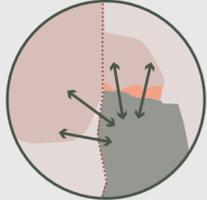
7.6 Gendersensibles Management



- Gendersensibles Management** für alle großen Industrie- und Gewerbeflächen **einrichten**
- Internes Mobilitätskonzept** für die jeweiligen Industrie- und Gewerbezentren beauftragen
- Förderungen** von **alleinerziehenden Eltern** im Beruf



7.7 Vernetzung der Industrie Zentren mit ihrer Umgebung



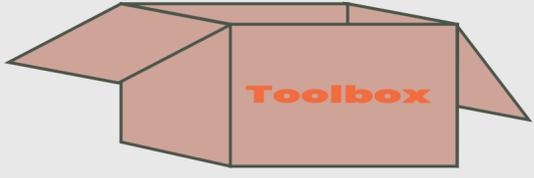
Vor allem für *lohnarbeitende* Menschen ohne Auto sollen IZs besser erreichbar werden. Dazu soll die Geh- und Radinfrastruktur stark ausgebaut werden und zusätzlich Zubringerbusse beziehungsweise Rufbusse einen flexibleren Weg von und zu den Standorten ermöglichen.

Straßen für den Schwertransport werden separat geführt, um die Sicherheit und das Wohlfühlen auf dem Fahrrad oder zu Fuß zu gewährleisten.

Hinzu sollen kleinteilige Gewerbe und Erdgeschossnutzungen, vor allem an den Rändern der IZs, gefördert werden um eine Verflechtung mit dem Umland zu realisieren und dabei auch einen sanften Übergang zu diesen bieten.

Das zentrale Ziel ist es, dass Industriezentren nicht mehr in sich gekehrt eine Barriere und Trennung im Raum darstellen, sondern mit ihrer Umgebung vernetzt sind.

- Infrastruktur** für **Rad und Fußgänger:innen** ausbauen bzw schaffen
- Zubringerbusse bzw. **Rufbusse** zwischen den Industriezentren und den Gemeinden
- kleinteiliges Gewerbe** und Erdgeschossnutzung an den **Rändern** der IZs fördern





Je südlicher man die Triester Straße fährt desto dominanter werden die *Einfamilienhaussiedlungen*. Diese Wohnform ist auf das Ideal der *Kernfamilie* zugeschnitten, welche großteils bereits überholt ist. Das eigene Einfamilienhaus erzeugt viel Arbeit, wie das Putzen, Garten pflegen, instandhalten usw. Diese Arbeiten werden meist von *FLINTA-Personen* erledigt und tragen somit auch zu der Mehrfachbelastung durch *Lohnarbeit* und *Care-Arbeit* bei.

Ein Vorschlag wie mit den Einfamilienhäusern umgegangen werden kann ist die *Nachverdichtung*. Sie bringt eine Vielzahl von Vorteilen mit sich, sowohl aus sozialer, aus ökologischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht.

Die bestehenden Einfamilienhäuser sind zu großen Teilen bereits infrastrukturell angeschlossen und können unkompliziert weiter genutzt werden. Die Häuser können aufgestockt werden und es können mehrere Einheiten pro Haus entstehen. Durch die bestehende Bausubstanz wird die Bauzeit der neuen Einheiten verringert. Um wertvollen Wohnraum effizient zu nutzen soll Raum für innovative und gemeinschaftliche Wohnformen geschaffen werden.

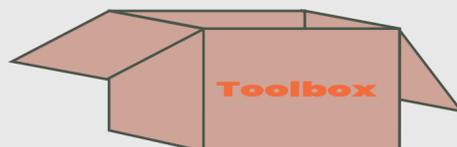
Durch den Ausbau von öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie der Stärkung von Gemeinschaftsräumen soll die Hoheit des privaten Raums (nicht der Privatsphäre!) gebrochen werden. Die Devise lautet also "Gemeinsam statt Einsam". Durch ein attraktives, kreatives und vielfältiges Angebot an Wohnformen abseits des Einfamilienhauses, soll in Zukunft mehr gemeinschaftlich und weniger alleine und abgeschottet gewohnt werden. Ob in Form von Mehrgenerationenhäusern, genossenschaftlichen Wohnprojekten oder gemeinschaftsorientierten Mehrparteienhäusern.

Das zentrale Ziel ist es Wohnformen zu etablieren, welche sowohl sozial als auch ökologisch nachhaltig sind und die Gemeinschaft und Nachbarschaft fördern.



Ausschnitt aus dem Leitprojekt 3 Seite 114.

- Bauklassen erhöhen, um eine dichtere Bebauung zu erlauben
- private Liegenschaften zusammenlegen für eine dichtere Siedlungsform
- Pilotprojekte fördern, um innovative und vielfältige Wohnformen zu unterstützen
- Nachbarschaftsräume und Nachbarschaftsmanagement einrichten um das Gemeinschaftsgefühl zu fördern
- Landesdarlehen für die Neuerichtung von Einfamilienhäusern einstellen



7.9 Nutzungsvielfältige öffentliche Flächen



Öffentliche und konsumzwangsfreie Flächen sind entlang der Triester Straße Mangelware. Im Raum findet man kaum qualitativ hochwertige Orte zum Verweilen. Statt Plätze und Parks gibt es Parkplätze - und die zu genüge.

Dabei mangelt es aber nicht nur an

Parks und öffentlichen Plätzen, sondern auch an kostengünstigen Freizeitangeboten und konsumzwangsfreien Innenräumen.

Um dem entgegenzuwirken, können ehemalige Gewerbekisten kreativ und gemeinschaftsorientiert neu gedacht und umgenutzt werden. Ein großes Potential sehen wir dabei westlich des noch privaten Wienerbergteichs entlang der Triester Straße. Zurzeit befindet sich dort großflächige Gewerbekisten und riesige Parkplätze. Gewerbekisten, welche ein Risiko der Obsoleszenz aufweisen, lassen sich in Zukunft beispielsweise gut in Indoor-Sportstätten wie Boulder- oder Tennishallen umgestalten. Ebenso bieten solche Flächen Potenziale für Entfaltungsräume wie gemeinschaftliche Werkstätten oder Ateliers. Öffentliche und konsumzwangsfreie Flächen kommen besonders Menschen mit niedrigen Einkommen zugute und stärken das soziale Miteinander.

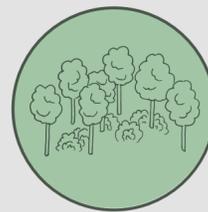
Das zentrale Ziel ist es neben Lohnarbeitswelt und Wohnraum auch Raum für Entfaltung, Kreativität und Erholung zu schaffen.



- Förderungen von nicht-kommerziellen Projekte
- Leerstand besteuern
- leerstehende Gewerbeimmobilien in Mehrzweckräume umfunktionieren



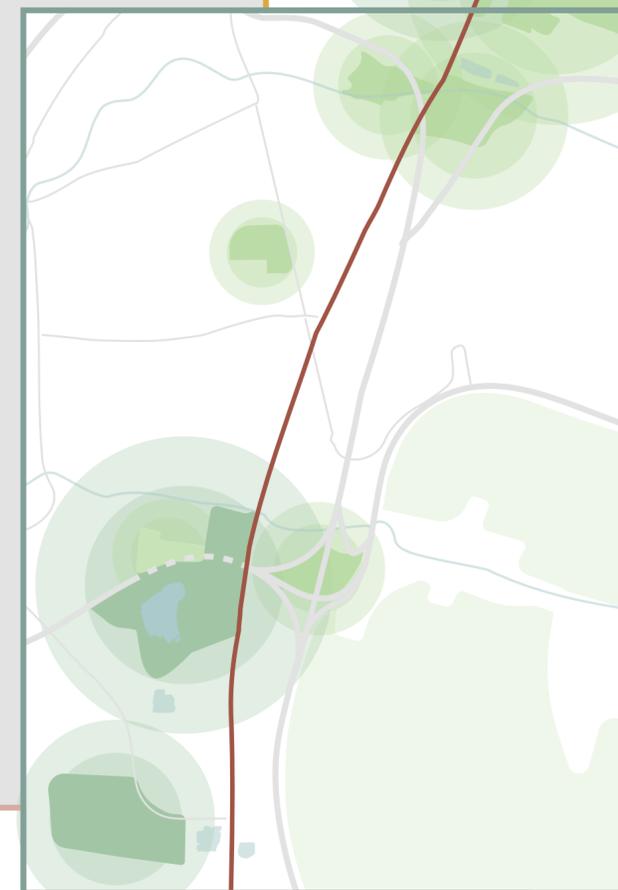
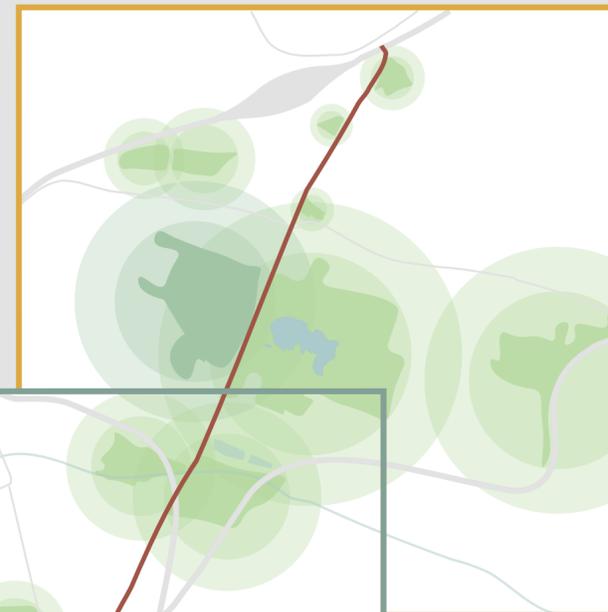
7.10 Hochwertige öffentliche Grünräume



Wenn wir an Grünraum entlang der Triester Straße denken, fällt uns sofort der Wienerberg (circa 72 Hektar groß) ein. Je südlicher wir uns entlang der Triester Straße bewegen, desto ferner scheint der Wienerberg und somit auch ein tolles Naherholungsgebiet.

Dabei ist der Raum durchzogen von Frei- und Grünräumen. Neben den zwei Golfplätzen, welche 24,5 und 41,7 Hektar groß sind, gibt es westlich des Vösendorf-Autobahnknotens potenzielle Freiflächen, die gemeinsam circa 65 Hektar aufweisen. Hier befindet sich derzeit nördlich der Autobahntrasse eine Brachfläche rund um das Tierschutzheim sowie das Erholungsgebiet Kellerberg. Südlich der Autobahntrasse liegt der Wienerbergteich, der etwa so groß wie der Wienerbergsee ist, nur eben nicht öffentlich zugänglich. Hier sehen wir durch die Vernetzung und Zugänglichmachung der Freiräume ein großes Potenzial für ein weiteres hochwertiges Naherholungsgebiet entlang der Triesterstraße.

Das zentrale Ziel ist es, dass alle Bewohner:innen entlang der Triester Straße ein gut zugängliches und hochwertiges Naherholungsgebiet in der Nähe haben.



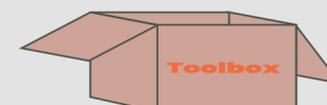
- öff. Grünraum bestehend
- öff. Grünraum neu
- Landwirtschaft

Golfplätze enteignen und in öffentlich zugängliche Naherholungsgebiete umwandeln

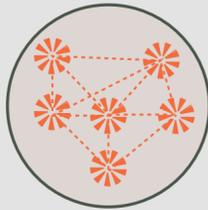
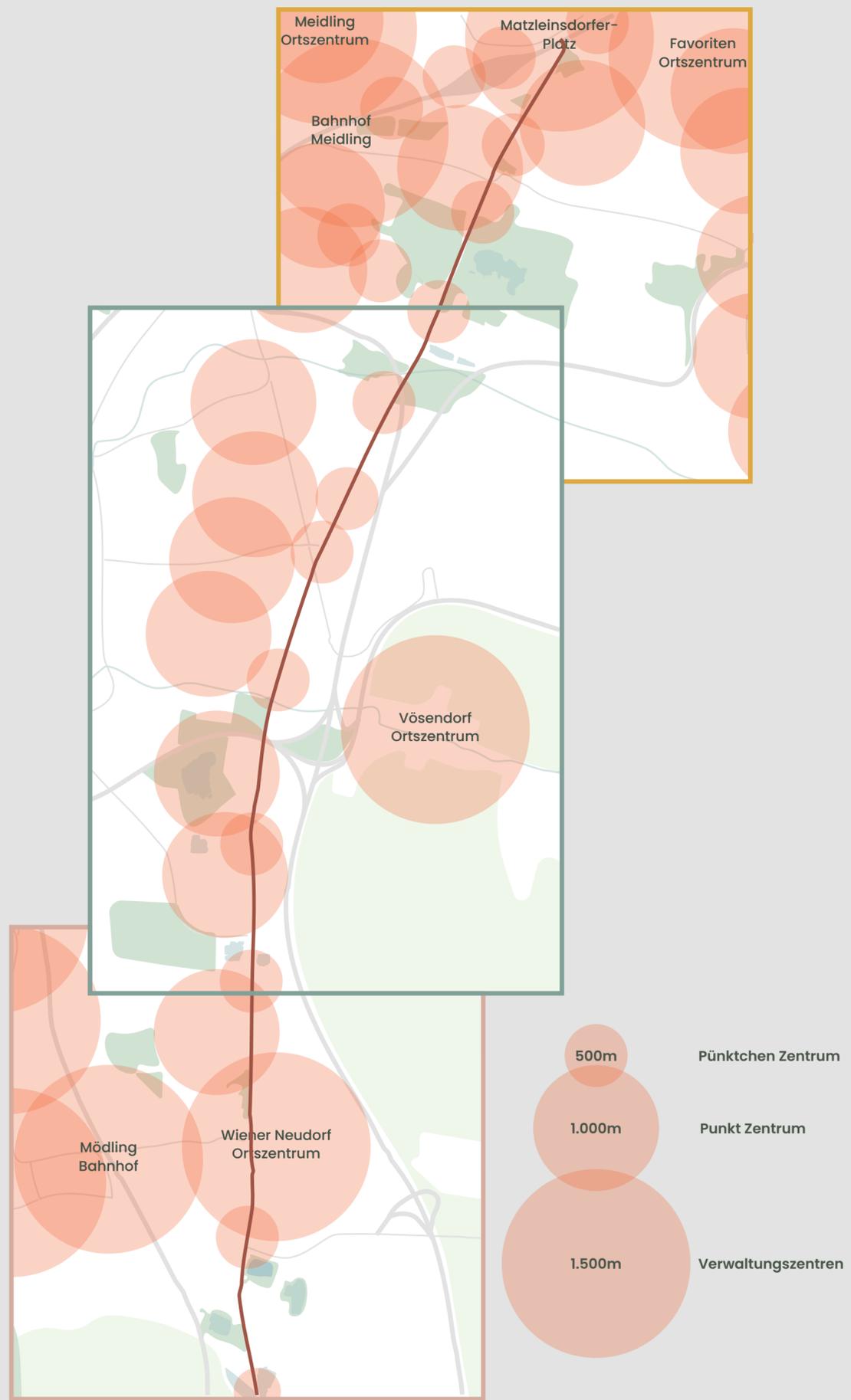
Wienerbergteich öffentlich zugänglich machen

Grünräume verbinden

Grünraum unter dem Autobahnknoten Vösendorf attraktivieren



7.11 Raum der kurzen Wege & Polyzentralität



Ein Raum der kurzen Wege bedeutet eine grundsätzliche Neuplanung der Funktionen und eine Nachverdichtung. Wichtige Grundbedürfnisse für den Menschen sollen innerhalb von 15 Minuten, zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden. Anhand dieser Konzeption soll *Care-Arbeit* erleichtert werden und die Lebensqualität von mobilitätseingeschränkten Menschen verbessert werden.

Für Fußgänger:innen bedeutet das eine Distanz von einem Kilometer, Radnutzer:innen legen eine Strecke von drei bis vier Kilometer hinter sich, je nach körperlicher Verfassung. In diesem 15 Minuten Radius sollen Nahversorgung, Gesundheit, Bildung, Freizeit, Naherholung und *Lohnarbeitsstätten* erreicht werden.

Die Stationen der Badner Bahn laden zur Zeit wenig zum Verweilen ein, sie dienen tatsächlich nur dazu um schnell ein- oder auszusteigen. Dabei birgt sich hier das große Potenzial kleinräumige Zentren einzurichten, wo es beispielsweise Nahversorger, Aufenthaltsräume und Mobility Hubs gibt. Dies sind ideale Orte, da Menschen dort ohnehin bei ihren alltäglichen Wegen vorbei kommen. Gleiches gilt für die Stationen der U-Bahn Linie U6; sie erfüllen ihren Zweck, aber bieten durchaus viel Raum für Aufwertung und eine bessere Ausstattung.

Durch den Ausbau bestehender Zentren und der Förderung von Erdgeschoss Zonen, sollen vielfältige Zentrenformen entstehen.

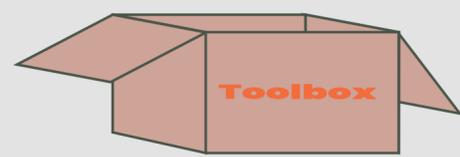
Pünktchen Zentrum:
als Pünktchen Zentrum bezeichnen wir die kleinen Poly-Zentren entlang der Badner Bahn. Sie zeichnen sich nicht nur durch kleine Mobility-Hubs aus, sondern ergänzen sich zudem auch durch soziale Infrastruktur wie etwa einem Kindergarten, einem Nahversorger, einem Café oder einer Apotheke.

Punkt Zentrum:
Ein Punkt Zentrum ist quasi ein üppiges Pünktchen Zentrum. Diese befinden sich an höherrangigen Bahnstationen, wie etwas bei der U6. Neben einem gut ausgestatteten U-Bahnhof- und Platz, soll in die Erdgeschoss Zone rund um das Punkt Zentrum belebt und gefördert werden. Hier siedeln sich also auch Geschäft zum Bummeln an, oder Bars zum Versumpen.

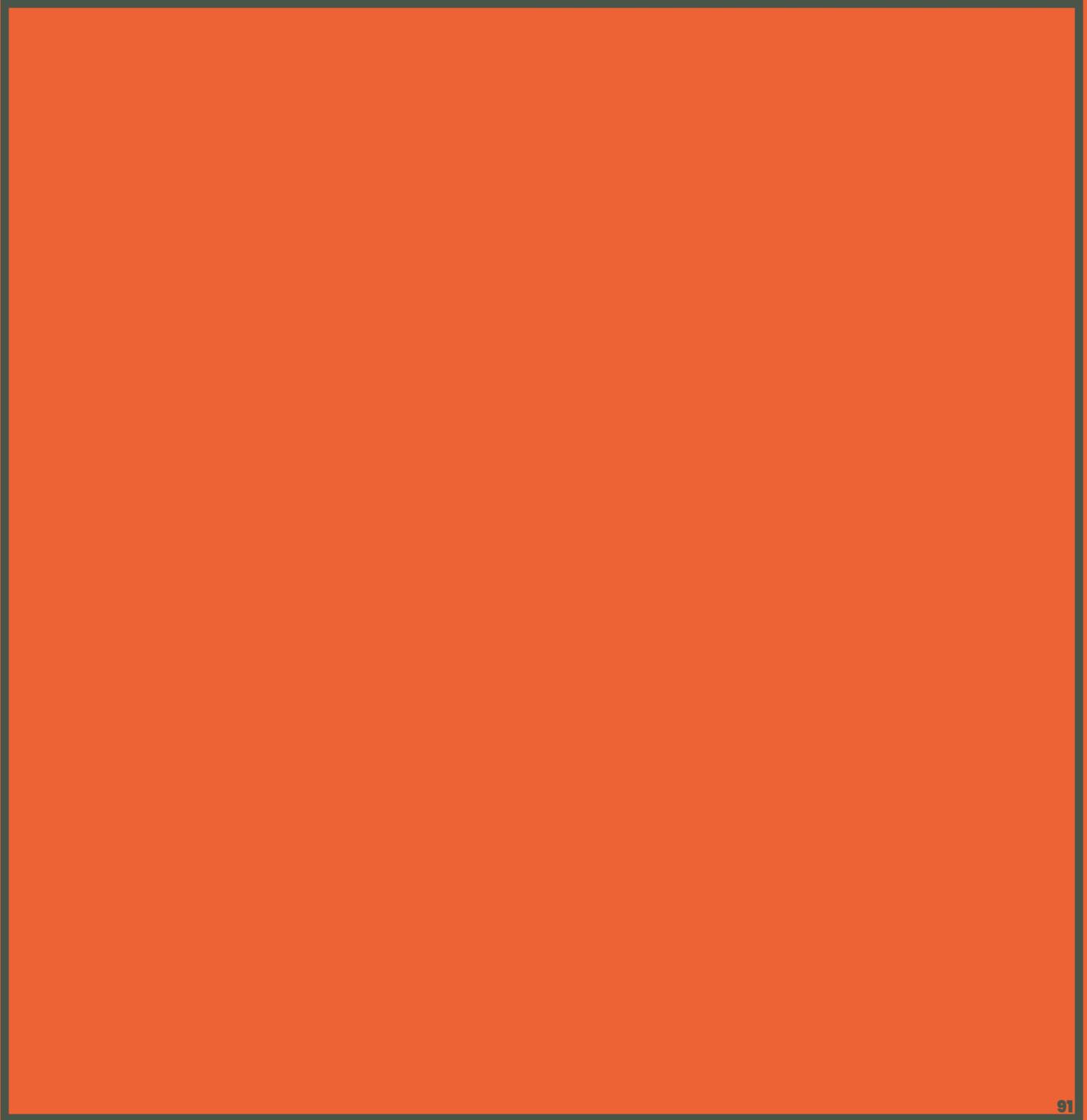
Bestehende Zentren:
Bestehende Zentren sollen in ihrem Dasein gestärkt und ausgebaut werden.

Das Zentrale Ziel ist es komplexe Wegeketten zu erleichtern und den Alltag für Care-arbeitende und mobilitätseingeschränkte Menschen zu erleichtern und somit eine sozial und ökologisch nachhaltige Siedlungsstruktur zu schaffen.

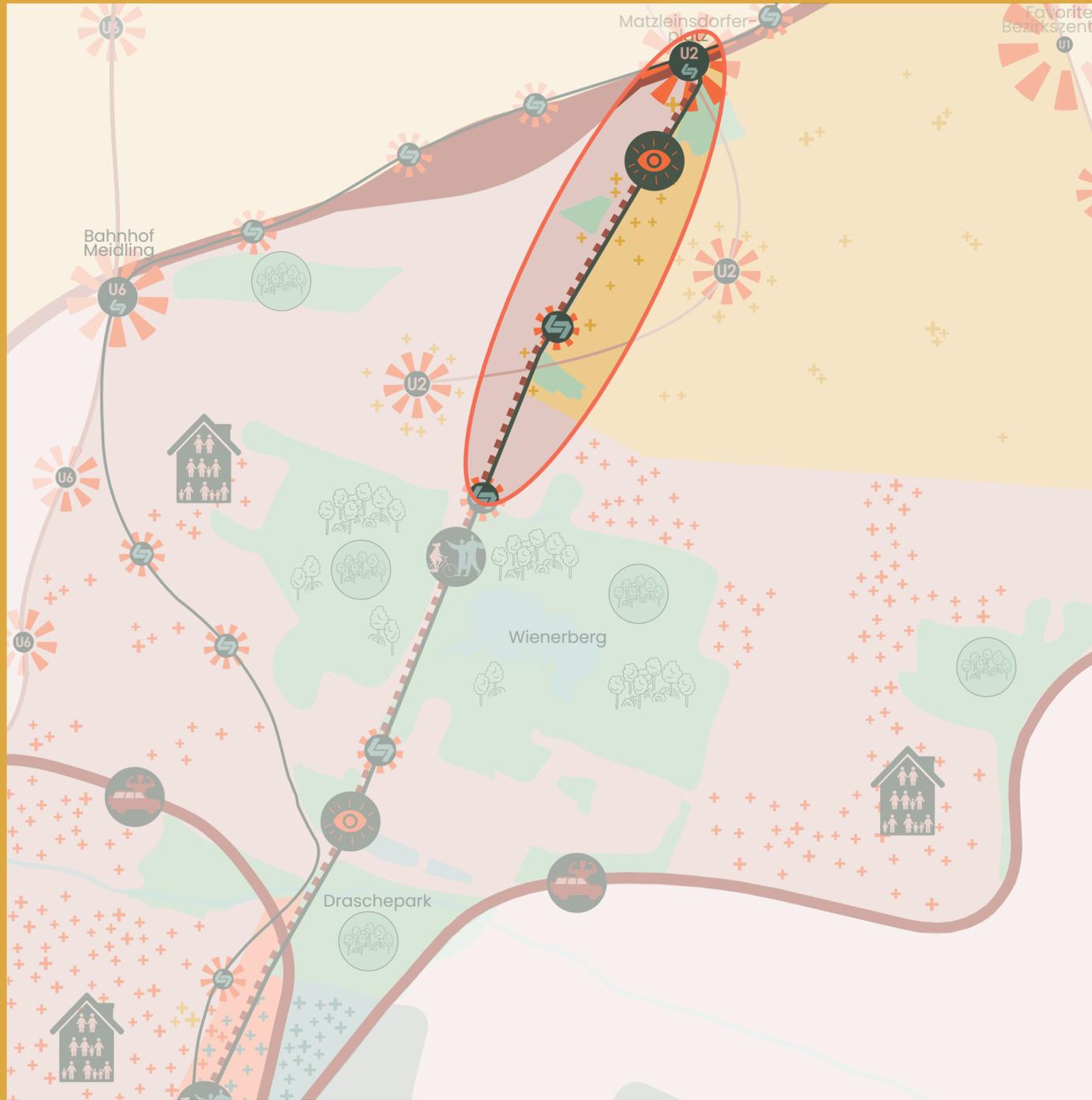
-  **Badner Bahn Stationen** und U-Bahnstationen zu Pünktchen und Punkt **Zentren** ausbauen
-  **Belebung** der Erdgeschosszonen fördern
-  **Stärkung** von **bestehenden Zentren**



8. LEITPROJEKTE



8.1 Leitprojekt 1: Straße für Alle



Ausgangslage

Das erste Leitprojekt "Straße für alle" befindet sich im urbanen Raum, gleich ab dem Matzleinsdorfer Platz bis zum Naherholungsgebiet Wienerberg. Der Fokus liegt hier vor allem auf der Triester Straße an sich und es handelt sich um eine genderechte Umgestaltung des Straßenraums.

Wie auch auf dem Querschnitt zu erkennen ist, ist der Straßenraum aktuell stark vom *motorisierten Individualverkehr* geprägt. Seinen Fahrbahnen sind 79% der Fläche gewidmet. 17% bleiben da noch für die Gehwege übrig.

Transformationspotential

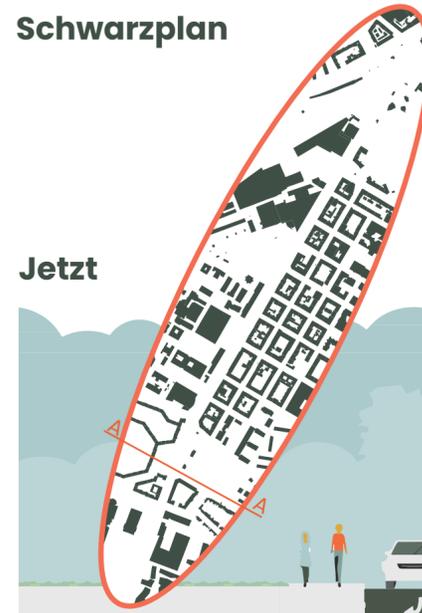
Wir gehen hier von einer starken Änderung unseres Mobilitätsverhaltens, vor allem wegen der Klimakrise aus. Die Nutzung des MIV wird stark abnehmen, es wird vermehrt auf *sharing-Angebote* zurückgegriffen und durch eine Verbesserung vor allem der Radinfrastruktur wird dies eine Fortbewegungsart für mehrere Bevölkerungsgruppen. Diese Entwicklung wird auch durch einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel begleitet.

Auf den nächsten Seiten sind zuerst Maßnahmen für die Umverteilung- und Ordnung des Straßenraums und dann die Umgestaltung des Straßenraums vorgeschlagen. Hier auf der Seite ist der Straßenraum punktuell an der Kreuzung der Triester Straße mit der Raxstraße dargestellt.

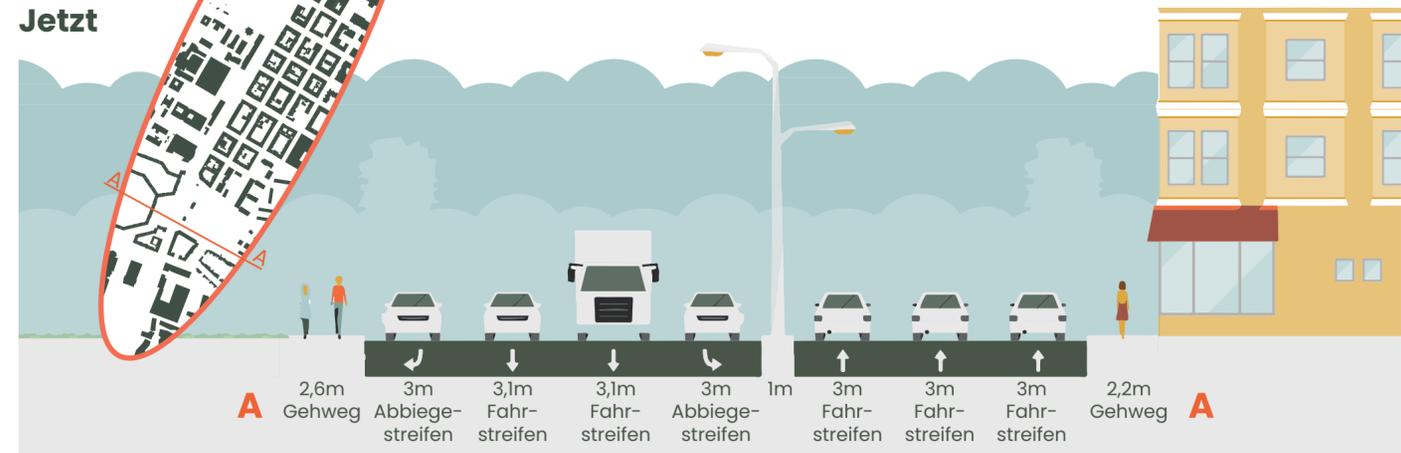
Vision

Nach der Umgestaltung soll der Querschnitt wie auch der unteren Abbildung aussehen: Die Straßenbahn und der MIV machen je 26% der Fläche aus, die Gehwege haben 21% und die Radwege 15% zur Verfügung. Die restlichen 12% bieten Platz für Bäume, Straßenbeleuchtung und Ähnliches.

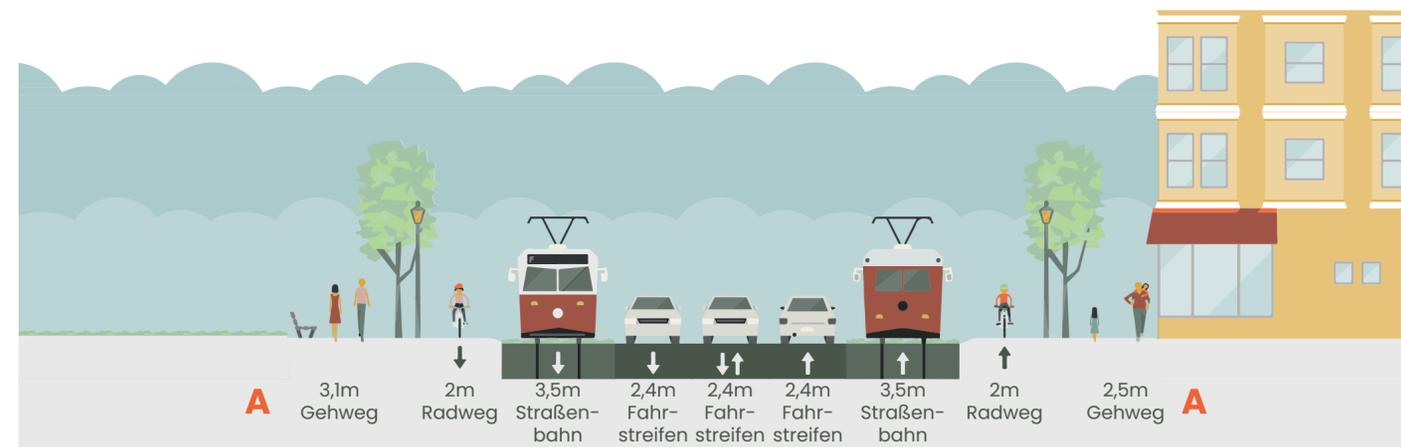
Schwarzplan



Jetzt



Zukunft



Maßnahmen für die Umverteilung- und Ordnung des Straßenraums



Aus den grauen Kästchen können zusätzliche Informationen zu den Maßnahmen abgelesen werden.

Bei den **Akteur:innen** wird aufgelistet wer für die Maßnahme ins Boot geholt werden muss.

Die **Ebene** gibt an, ob sich die Maßnahme privat (keine Punkte) auf Gemeindeebene (1 Punkt), Landesebene (2 Punkte) oder Bundesebene (3 Punkte) umsetzen lässt. Der Punkt **Instrumente** listet die notwendigen Elemente für die Veränderung auf. Unter **Schritte** wird gezeigt was in welcher Reihenfolge für die Umsetzung passieren muss.

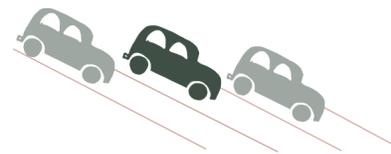
Die **Fristigkeit** zeigt innerhalb von welchem Zeitraum sich die Maßnahme umsetzen lässt. Bei einem Punkt dauert dies unter 3 Jahre, bei zwei Punkten 3-10 Jahre und bei drei Punkten mehr als 10 Jahre.

Die **Umsetzungskosten** schätzen wie viel die Maßnahme kosten wird. Ein Punkt symbolisiert unter 20.000€, zwei Punkte bedeuten zwischen 20.000 und 200.000€ und drei Punkte bedeuten mehr als 200.000€.

Die **Erhaltungskosten** stellen dar wie viel die Maßnahme langfristig in der Erhaltung kostet. Ein Punkt steht für niedrige, zwei Punkte für mittlere und drei Punkte für hohe Erhaltungskosten.

Reduktion der Fahrstreifen für den MIV

Aktuell hat der *motorisierte Individualverkehr* die absolute Herrschaft über den Straßenraum. Je nachdem wo wir uns genau befinden stehen ihm zwischen 6 und 8 Fahrstreifen zur Verfügung. In Zukunft wird es pro Richtung noch einen Fahrstreifen und einen Mittelstreifen geben, welcher je nach Verkehrsbelastung in unterschiedliche Richtungen geführt wird.



Tempolimit auf 30 km/h reduzieren

Ein niedrigeres Tempolimit hat viele Vorteile: Beispielsweise die Lärm- und Feinstaubbelastung nehmen ab und es kann Platz für andere Mobilitätsformen geschaffen werden. Aber vor Allem werden die Straßen auch sicherer für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten sind die Bremswege kürzer und es kann auch sicher mit dem Rad gefahren oder die Straße leichter überquert werden.



Baulich getrennte Radwege errichten

Durch die bauliche Trennung der Radwege wird eine höhere Sicherheit gewährleistet und die Unfallquote reduziert. Ebenso gewinnt diese Mobilitätsform an Attraktivität durch die Verringerung der Barrieren. Vor allem weiblich sozialisierte Personen, ältere Bevölkerungsgruppen und Menschen, welche mit Kindern unterwegs sind, sind weniger risikofreundlich als cis-Männer und profitieren besonders viel von den sicheren Radwegen.



Umverteilung Triester Straße

Akteur:innen: Gemeinde, Gemeinderat, unterschiedliche Interessensvertretungen, Anrainer:innen

Ebene: ● ● ●

Instrumente: finanzielle Investitionen, Informationsleistungen, Beschluss des Gemeinderats, Verordnung

Schritte:

1. Planung
2. Gemeinderatsbeschluss
3. Informationsleistungen & Umsetzung

Fristigkeit: ● ● ●

Umsetzungskosten: ● ● ●

Erhaltungskosten: ● ● ●

Gehsteigbreite auf mind. 2,5 Meter erweitern

Die Gehsteige sollen eine Mindestbreite von 2,5 Metern aufweisen. Das Sicherheitsgefühl wird erhöht und es entsteht genug Platz für alle Nutzer:innen, sei es mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl. Breitere Gehwege animieren die Menschen sich mehr zu Fuß fortzubewegen und öffentliche Räume aktive zu nutzen. Auch die Aufenthaltsqualität wird gesteigert.



Erweiterung der Badner Bahn

Die Badner Bahn wird um eine weitere Streckenführung in Wien ergänzt. Eine zweite Linie wird vom Matzleinsdorfer Platz, entlang der Triester Straße nach Süden führen. So kann die Taktung ab dem Bereich der Gutheil-Schoder-Gasse, wo die beiden Linien sich treffen, intensiviert werden und es wird für die dort Wohnenden und Arbeitenden attraktiver sich mit dem ÖV weiter zu bewegen.



Akteur:innen: Wiener Lokalbahnen, Land NÖ, Land Wien, Gemeinden durch die die Badner Bahn fährt

Ebene: ● ● ●

Instrumente: finanzielle Investitionen, Verträge

Schritte:

1. Klärung der Finanzierung
2. Planung
3. Beschluss der Planung
4. Umsetzung

Fristigkeit: ● ● ●

Umsetzungskosten: ● ● ●

Erhaltungskosten: ● ● ●

Autofreie Seitenstraßen

Einzelne Seitenstraßen, welche vor allem durch Wohngebiete führen, sollen vollkommen frei vom MIV sein. Dies bringt viele Vorteile mit sich, sei es in Aspekten des Klimaschutzes, der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität. Durch die Minimierung der Feinstaubbelastung leben die Bewohner:innen gesünder auch weil autofreie Zonen mehr Anreize bieten auf aktive Mobilität umzusteigen. Die Lärmbelastung wird deutlich vermindert, das Straßenbild wird für Anrainer:innen und Besucher:innen attraktiver. Durch



den gewonnenen Platz in den meist engen Straßen kann sich der Mensch frei bewegen und es entsteht mehr Raum für nachbarschaftliche Aktionen.

Akteur:innen: Gemeinde, Gemeinderat, Anrainer:innen

Ebene: ● ● ●

Instrumente: finanzielle Investitionen, Informationsleistungen & Beteiligungsprozess, Verordnung

Schritte:

1. Planung
2. Gemeinderatsbeschluss
3. Umsetzung

Fristigkeit: ● ● ●

Umsetzungskosten: ● ● ●

Erhaltungskosten: ● ● ●

Maßnahmen für die Umgestaltung des Straßen- und Freiraums



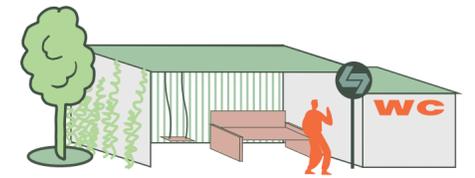
Gute Ausleuchtung der Rad- und Fußwege

Mit einer besseren Straßenbeleuchtung der Rad- und Fußwege werden Angsträume abgebaut und das Wohlbefinden im Raum gesteigert. Es bedeutet auch mehr Sicherheit durch eine verbesserte Sicht in der Nacht. Durch ein besseres Sicherheitsgefühl wird der öffentliche Raum mehr genutzt und es gibt eine bessere Orientierung.



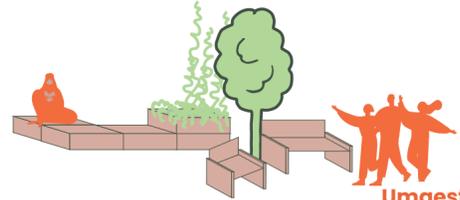
Qualitativ hochwertige ÖV Haltestelle mit WC-Anlagen

ÖV Haltestellen werden immer fußläufig erreichbar sein und eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleisten. Wartebereiche sind kindgerecht ausgestattet. Es werden auch ausreichend WC-Anlagen und Wickelräume in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehen.



Regelmäßige Sitzmöglichkeiten

Sitzgelegenheiten sollen für alle Nutzer:innen gut erreichbar und attraktiv gestaltet sein. Sitzmöglichkeiten soll es in unterschiedlichen Qualitäten geben: Sessel, Tisch-Bank-Kombinationen, Bänke, mit oder ohne Überdachung. Ein gutes Angebot an Sitzgelegenheiten unterstützt ältere Personen, Eltern von Kleinkindern aber auch Menschen mit schweren Einkäufen im Alltag. Außerdem tragen qualitativ hochwertige Sitzmöglichkeiten auch zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei.

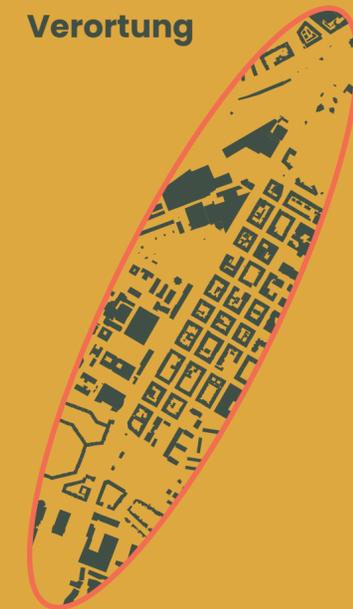


Pflanzung von neuen Bäumen

Das Pflanzen von Bäumen verschönert nicht nur die Straßen und Plätze, es hat auch spürbare Einflüsse auf das Mikroklima. Bäume filtern Feinstaub und Stickoxide und verbessern somit die Stadtluft. Zusätzlich spenden Bäume Schatten, was vor allem in Großstädten von großer Bedeutung ist. Gewisse Bausubstanzen speichern viel Wärme und geben diese nachts ab, beschattete Flächen wärmen sich hingegen weniger stark auf. Auch durch die Verdunstung von Wasser haben Bäume eine kühlende Wirkung auf ihre Umgebung. Die Bäume werden nach dem Prinzip der Schwammstadt gepflanzt, um ihnen optimale Bedingungen für ein langes Leben zu geben.



Umgestaltung Triester Straße
Akteur:innen: Gemeinderat, Anrainer:innen
Ebene: ● ○ ○
Instrumente: finanzielle Investitionen, Informationleistungen, Beteiligungsprozess
Schritte:
 1. Planung
 2. Beschluss durch den Gemeinderat
 3. Umsetzung
Fristigkeit: ● ● ○
Umsetzungskosten: ● ● ●
Erhaltungskosten: ● ● ●



**Faire
Straßenraumverteilung**

Der Raum bietet Platz für alle Menschen und Fortbewegungsformen. Es gilt nicht länger das Recht des Stärkeren, sondern es wird aufeinander Rücksicht genommen und alle können sich wohlfühlen.

**Hochwertige öffentliche
(konsumzwangfreie) Räume**

Der Straßenraum ist nicht nur dafür da von A nach B zu kommen, sondern bietet auch Raum alleine oder zu mehr zu Verweilen. Es gibt ein gutes Sicherheitsgefühl, bequeme Sitzmöglichkeiten und ein gutes Mikroklima.

**Attraktivierung aktive
Mobilität & Ausbau ÖV**

Es ist leicht möglich alle Wege auch ohne einem Privat-PKW zurückzulegen. Kurze Wege können angenehm zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden. Für Ziele, welche weiter entfernt sind gibt es eine gute Anbindung durch den öffentlichen Verkehr.



8.2 Leitprojekt 2: Vom Einfaltsraum zum Vielfaltsraum



Ausgangslage

Das Leitprojekt befindet sich im südlichen Teil des Möglichkeitsraums in den Gemeindegebieten von Vösendorf und Brunn am Gebirge. Der Raum wird hier von autozentrierten Konsumflächen und unweigerlich auch von Autos dominiert. Während sich östlich der Triester Straße die einen Kilometer lange Shopping City Süd (SCS) erstreckt, reiht sich auch westlich der Triester Straße eine Gewerbekiste an die Andere. Die Triester Straße selbst stellt in diesem Abschnitt eine scheinbar unüberwindbare Barriere für alle Menschen, welche sich nicht mit dem Auto fortbewegen dar. Ein Lichtblick in diesem tristen Raum ist der große Grünraum rund um den Wienerbergteich. Dieser ist jedoch derzeit für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Auch die Badner Bahn wertet den Raum erheblich auf.

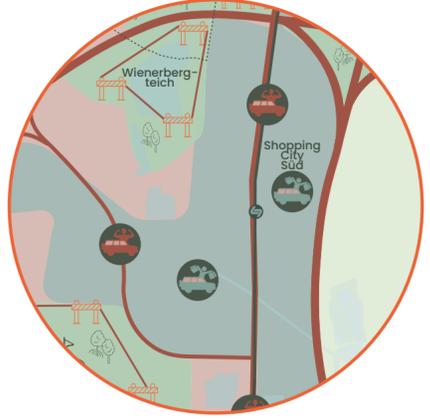
Transformationspotential

In Anbetracht der Klimakrise kann davon ausgegangen werden, dass wir neben unserem Mobilitätsverhalten auch unser Konsumverhalten in den nächsten Jahren drastisch ändern werden (müssen). Viele der Betriebe, unter anderem die Autohäuser, würden mit der Reduktion von Autoverkehr- und Besitz obsolet werden. Mit der Veränderung unseres Konsumverhaltens würde sich die Fläche für Konsum und Handel drastisch verringern, was wiederum Raum für neue Nutzungen schaffen würde. Somit betrachten wir hier einen Raum, der in den nächsten Jahren und Jahrzehnten viel Potenzial für neue Nutzungen bietet und durch die Chance hochwertigen Grünraum zu schaffen, sowie durch die gute Voraussetzung für eine hochwertige öffentliche Anbindung auch großes Potenzial für neuen Wohnraum hat.

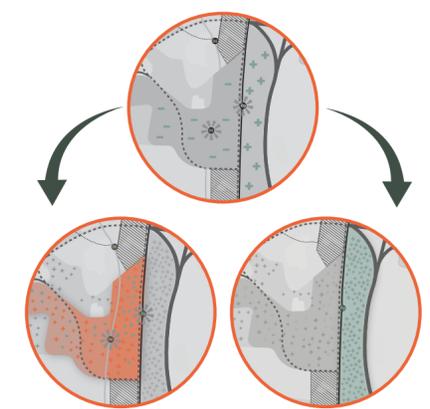
Vision

Durch die Transformation der autozentrierten Konsumflächen zu einem nutzungsvielfältigen und gemischten Quartier soll Produktion und Reproduktion wieder räumlich näher zusammen gebracht werden. Die Möglichkeit Care-Arbeit kollektiv zu organisieren soll wieder aktueller sein und es sollen auch Räume abseits von Lohnarbeit und Konsumzwang entstehen.

Orthofoto



Prozess der Transformation



Leitbild



Ergänzung zum Transformationsprozess

Um den Prozess der Transformation anstoßen zu können, müssen zahlreiche Akteur:innen mit ins Boot geholt werden. Diese reichen von Anrainer:innen und Nutzer:innen bis hin zu Eigentümer:innen und Politiker:innen. Das Aufbrechen von patriarchalen Strukturen bedarf tiefgreifender Veränderungen, auch in unseren Besitzverhältnissen. Somit sehen wir Enteignung in einigen Fällen als ein legitimes Instrument. Um das Wohl vieler zu gewährleisten, muss der Profit und die Interessen Einzelner zurückgestellt werden. Auch das Einführen neuer Gesetze sehen wir als wichtiges Instrument, um eine gerecht(re)e Verteilung von Raum zu erlangen. Vor allem die Enteignung scheint in unseren heutigen Besitz- und Machtverhältnisse ein vermeintlich radikales Handeln zu sein. Dabei erachten wir die derzeitige Spekulation auf Wohnraum, sowie die rasant ansteigende Bodenversiegelung in Österreich als wesentlich radikaler und drastischer. Betrachtet wir nur das räumliche Leitprojekt 2, braucht es zunächst Impulse für die Umsiedelung von Betrieben. Im weiteren braucht es eine Reorganisation der Fläche auf der sich heute die SCS befindet. Dazu muss abgewägt werden ob die jetzigen Eigentümer:innen enteignet werden müssen, damit die Fläche der Gemeinde Vösendorf gehört und sie somit auch von ihr verwaltet werden kann. Zuletzt braucht es Maßnahmen in den nun brachen Flächen westlich der Triester Straße, in Brunn am Gebirge, damit ein belebtes Quartier mit einer Vielfalt an Nutzungen entsteht. Dazu ist es notwendig, die große Fläche schrittweise zu entwickeln.

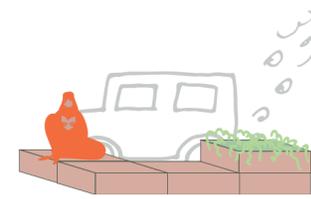
Maßnahmen für Betriebsumsiedelungen



Stellplätze im öffentlichen Raum entfernen

Jegliche Parkplätze im öffentlichen Raum werden entfernt, um Raum für aktive Mobilität und zum Verweilen zu schaffen. Zudem soll dadurch Druck auf die Betriebe entstehen, Parkplätze für Kund:innen und Angestellte auf ihre privaten Grundstück zu verlagern, bzw. auf die ehemalige Fläche östlich der Triester Straße umzuziehen, um dort von dem modernen Mobilitätskonzept zu profitieren.

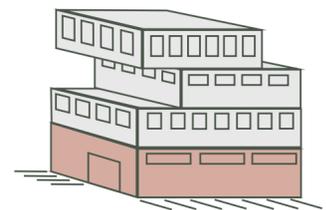
Akteur:innen: Gemeinde, Eigentümer:innen, Nutzer:innen
Ebene: ●○○
Instrumente: Neue Verordnung in der STVO
Schritte:
 1. Infoveranstaltung,
 2. Verordnung,
 3. bauliche Änderung
Fristigkeit: ●○○
Umsetzungskosten: ●○○
Erhaltungskosten: ●○○



Umwidmung in Mischgebiet

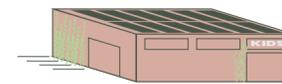
Das Gebiet westlich der Triester Straße wird von „Betriebsgebiet“ in ein „Mischgebiet“ umgewidmet. Dadurch können die Gewerbekisten mit Wohneinheiten aufgestockt werden. Durch den Zuzug von Anrainer:innen ist ein hoher Druck auf die Gewerbe zu erwarten, was wiederum den Umzug einiger Gewerbe auf die Fläche östlich der Triester Straße veranlasst.

Akteur:innen: Gemeinderat, Eigentümer:innen, Betriebe, Handelsverband
Ebene: ●○○
Instrumente: FWP, örtliches Raumordnungsprogramm, Informationsleistungen
Schritte: Gemeinderatsbeschluss, Infos
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●○○
Erhaltungskosten: ●○○



Neue Vorgaben für Eigentümer:innen

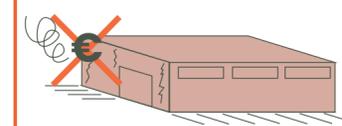
Auf Landesebene werden durch die Änderung der Bauordnung neue Vorgaben an Gewerbe-Eigentümer:innen gerichtet. Diese beziehen sich vor allem auf die verpflichtende Einrichtung von Kinderbetreuungsplätzen, sowie die verpflichtende Anbringung von Photovoltaik-Anlagen und Fassadenbegrünung. Dies soll der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit dienen und vor allem den Angestellten die Kinderbetreuung neben der Lohnarbeit erleichtern. Da dies auf den Flächen östlich der Triester Straße vom Management übernommen wird ist dies ein weiterer Anreiz für Betriebe dorthin umzusiedeln.



Akteur:innen: Land NÖ, Lobby
Ebene: ●●○
Instrumente: Änderung der Bauordnung
Schritte: Gesetzesentschluss des Landtags
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●○○

Leerstand besteuern

Eine Steuer auf Leerstand soll Investor:innen davon abhalten Flächen aufzukaufen, bzw. Druck auf Eigentümer:innen ausüben um leerstehende Gebäude für anderweitige Nutzungen frei zu geben. Der neue Gesetzesentwurf wird auf Landesebene beschlossen und betrifft die Bundesländer Wien und Niederösterreich. Durch die Besteuerung von Leerstand soll das Menschenrecht Wohnen höher als Spekulation gewichtet werden und Boden wieder als Gemeingut etabliert werden.

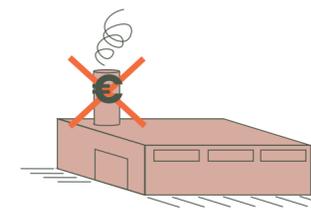


Akteur:innen: Land NÖ, Lobby
Ebene: ●●○
Instrumente: Landesgesetz
Schritte:
 1. Gesetzesbeschluss des Landtags
 2. Einführung eines Leerstandskatasters
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●●●

CO2 Steuer einführen

Durch das Einführen einer bundesweiten CO2 Steuer muss sich die Industrie- und Gewerbebranche maßgeblich verändern. Bodenfressende Gewerbekisten die lediglich mit dem Auto erreichbar sind bedeuten hohe steuerliche Abgaben. Durch die Komprimierung der Fläche, dem Aufstocken von Gewerbekisten und dem Entwickeln eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts, können Gewerbetreibende viel CO2 Steuern einsparen. Dies wäre durch den Umzug auf die Fläche östlich der Triester Straße leicht erledigt.

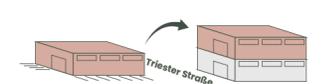
Akteur:innen: Bund, Lobby
Ebene: ●●●
Instrumente: Bundesgesetz
Schritte: Gesetzesbeschluss des Bunds
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●●●



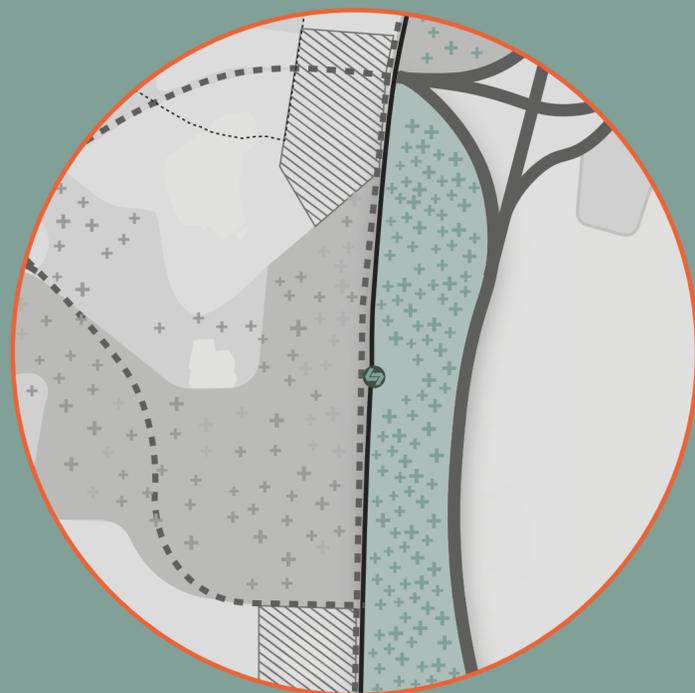
Subventionen bei Umzug

Mit einem Umzug in das wesentlich dichtere Gebiet östlich der Triesterstraße, werden CO2 Ausstöße reduziert. Da dies im Sinne des nachhaltigen Wirtschaftens ist, wird dies durch den Staat gefördert. Teile der Erträge der CO2 Steuer werden den Unternehmen, welche sich dazu entschließen in das dichte Gewerbegebiet östlich der Triester Straße umzusiedeln als einmalige Prämie ausbezahlt, um bei der Finanzierung des Umzugs zu unterstützen.

Akteur:innen: Gemeinden, Betriebe
Ebene: ●○○
Instrumente: finanzielle Investitionen, Rechtsnorm, Informationsleistungen
Schritte:
 1. Gemeinderatsbeschluss,
 2. Informationskampagne
Fristigkeit: ●○○
Umsetzungskosten: ●○○
Erhaltungskosten: ●○○



Maßnahmen für die Reorganisation der SCS



Management einrichten

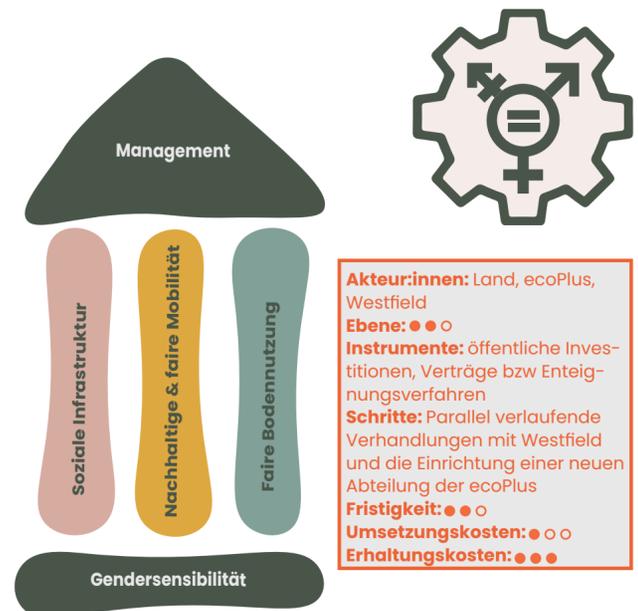
Durch das Einrichten eines übergeordneten Managements wird den Gewerbetreibenden der Umzug auf das Gelände östlich der Triester Straße, wo sich zuvor die SCS befand, erleichtert und attraktiver gemacht.

Es übernimmt die verpflichtende Einrichtung von Kinderbetreuungsplätzen, das Anbringen von Photovoltaik-Anlagen und Fassadenbegrünung. Zudem steht es in ständigem Austausch mit den Arbeitgeber:innen und -nehmer:innen um eine inklusive und (gender-)gerechte Organisation zu wahren.

Das Management hat zudem die Aufgabe, ein internes Mobilitätskonzept für die Gewerbefläche zu beauftragen und zu betreuen, welches vor allem Menschen ohne Auto ermöglicht sich gut auf dem Gelände fortzubewegen.

Zusätzlich soll durch das Management ein nachhaltiges und ressourcensparendes Bodenmanagement betrieben werden. Dazu zählt das Aufstocken von Gewerbekisten, das Bilden von Clustern, sowie das Minimieren von Parkplätzen.

Als Fundament des Managements dient eine gendersensible- und gerechte Planung und Betreiben der neu komprimierten Gewerbe- und Industriefläche.

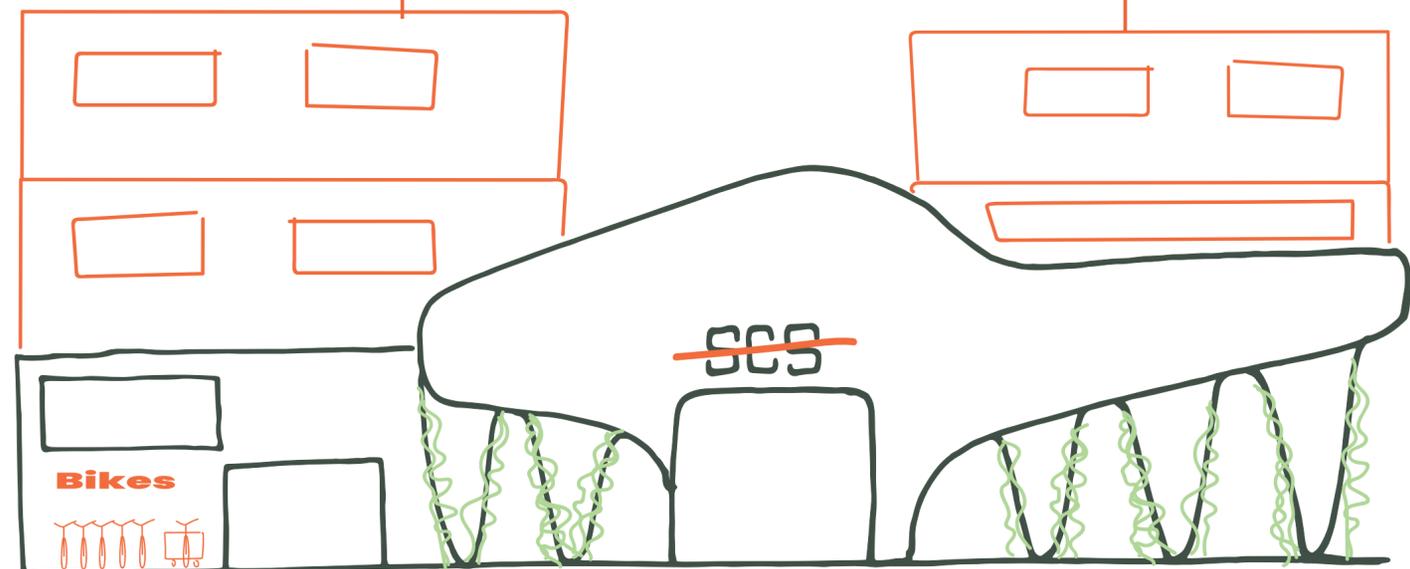


Verbesserte Zugänglichkeit für Menschen ohne Auto

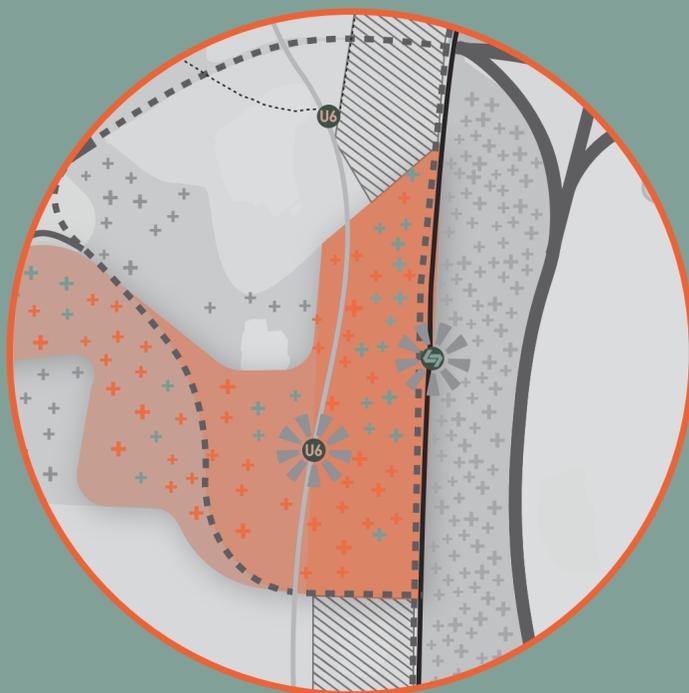
Um die Zugänglichkeit für Menschen ohne Auto zu verbessern, ist die Fläche durch ein internes Mobilitätskonzept erschlossen. Dies soll Kund:innen und Arbeiter:innen auf dem Gebiet mobil machen. Dies geht auch mit der notwendigen Veränderung unseres Mobilitätsverhalten einher, durch welche *motorisierter Individualverkehr* so wie der KFZ-Besitz stark abnehmen wird.

Agglomeration von Großhandel- und Gewerbe

Durch die Agglomeration von Großhandelsbetrieben und Gewerbe soll eine höhere Dichte erreicht werden, was wiederum einen verbesserten Anschluss an den ÖPNV legitimiert. Außerdem kann so eine *nachhaltige* Bodennutzung angestrebt werden. Die riesigen Gewerbekisten existieren komprimiert innerhalb einer Fläche und durchschneiden keine Mischgebiete.

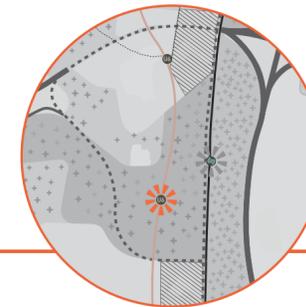


Maßnahmen für ein belebtes und nutzungsvielfältiges neues Gebiet



Polyzentralität

Polyzentralität ist eine wichtige Voraussetzung um kleinteilige, lebenswerte Quartiere zu schaffen. Durch mehrere, kleinräumige Zentren kann auch das Leitbild der 15-Minuten Stadt besser realisiert werden. Dies hilft auch maßgeblich bei der Erledigung der *Care-Arbeit*. Um die Polyzentralität in dem untersuchten Gebiet zu fördern, werden die ÖV-Stationen zu Pünktchen und Punkt Zentren ausgebaut.

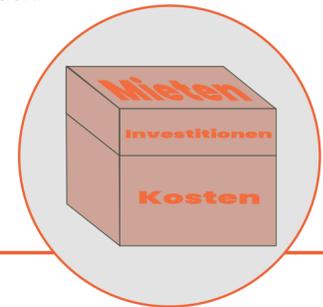


Kostendeckende Mieten

Leistbare Mieten sind eine wichtige Voraussetzung um zu gewährleisten, dass sich alle Menschen einen adäquaten Wohnraum leisten können und ein sorgenfreies Leben haben.

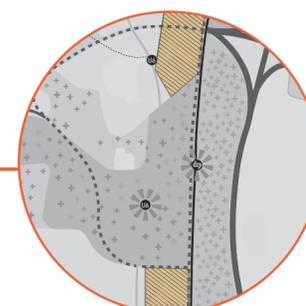
Um dies sicherzustellen, darf mit den Mieten im Gebiet kein Profit gemacht werden, es darf nur soviel von den Mieter:innen verlangt werden wie für die Errichtung und Instandhaltung des Hauses benötigt wird. Dies soll durch die Widmung festgelegt werden.

Akteur:innen: Bauträger:innen, Gemeinderat
Ebene: ●○○
Instrumente: FWP, finanzielle Investitionen
Schritte:
 1. Beschluss des FWP
 2. Umsetzung durch Bauträger:innen bzw Baubehörden
Fristigkeit: ●●●
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●○○



Konsumzwangfreie Räume

Die konsumzwangfreien Räume, welche im Norden und Süden geschaffen werden bieten den notwendigen Raum sich abseits der *Lohn- und Care-Arbeit* zu entspannen, kreativ zu sein und soziale Interaktionen zu erleben ohne dafür finanzielle Hürden überwinden zu müssen. Dies soll neben dem Erholungsfaktor auch die Gemeinschaft stärken und alle Menschen, unabhängig von ihren finanziellen Mitteln inkludieren.



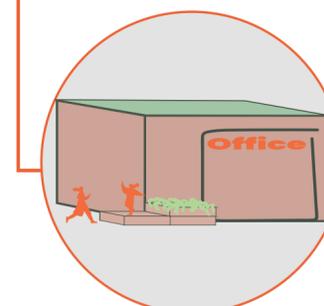
Akteur:innen: Gemeinde, Grundbesitzer:innen, Bauträger:innen, Bevölkerung
Ebene: ●○○
Instrumente: finanzielle Investitionen, Verträge, Beteiligungsprozess & Informationsleistungen
Schritte:
 1. Akquirierung der Flächen
 2. Planung inklusive Beteiligungsprozess
 3. Umsetzung
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●●●

Stadtteilmanagement

Nachdem hier Raum für innovative Projekte sein soll, und die Umsetzung dieser nicht immer einfach ist, soll den Bewohner:innen und Nutzer:innen des Raums ein Stadtteilmanagement zur Seite stehen.

Dieses soll beratend und unterstützend tätig werden, wenn sich Gruppen beispielsweise nicht mit Bewilligungen oder Behördengängen auskennen und vor allem gendgerechte Projekte fördern.

Außerdem soll das Stadtteilmanagement auch ein Ort der Begegnung sein, wo sich Menschen kennen lernen und zusammenfinden können wenn sie Lust haben gemeinsam Projekte umzusetzen.

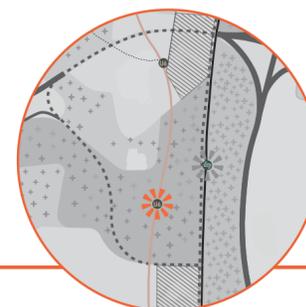


Akteur:innen: Gemeinde, Bauträger:innen
Ebene: ●○○
Instrumente: finanzielle Investitionen, Verträge mit Bauträger:innen, Informationsleistung
Schritte:
 1. Verträge mit Bauträger:innen abschließen
 2. Investitionen tätigen
 3. Informationskampagne
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●○
Erhaltungskosten: ●●●

Ausbau des ÖV

Durch die Verlängerung der U6 direkt ins Herz des Gebiets, wird dieses besser durch das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Sowohl Wien als auch Mödling kann so noch viel schneller und komfortabler erreicht werden. Dies trägt maßgeblich dazu bei, dass sich der Ort zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsort für viele neue Menschen entwickelt.

Akteur:innen: Gemeinden, Länder, Bund, Lobby, Grundbesitzer:innen
Ebene: ●●●
Instrumente: finanzielle Investitionen, Informationsleistung, FWP, ggf Enteignung
Schritte:
 1. Finanzierung klären
 2. Trassenführung festlegen
 3. Flächen akquirieren und umwidmen
 4. Bau der U-Bahn
Fristigkeit: ●●●
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●●●

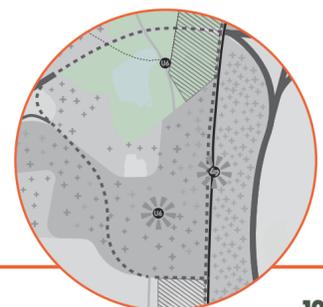


Hochwertiges Naherholungsgebiet

Die Schaffung des Naherholungsgebiet im Norden hat eine ähnlich Auswirkung wie die Anbindung durch die U6: Der Standort wird stark aufgewertet.

Ein Naherholungsgebiet in unmittelbarer Nähe bietet einerseits die Möglichkeit sich im Grünen zu entspannen und andere Menschen zu treffen und macht ein Gebiet vor Allem für Familien und ältere Menschen lebenswerter.

Akteur:innen: Gemeinden, Länder NÖ und Wien, Grundbesitzer:innen, Bevölkerung
Ebene: ●●●
Instrumente: finanzielle Investitionen, Enteignung, Beteiligungsprozess
Schritte:
 1. Akquirierung der Flächen
 2. Planung der Gestaltung inklusive Beteiligungsprozess
 3. Umsetzung
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●●●





Reproduktion & Produktion räumlich näher bringen

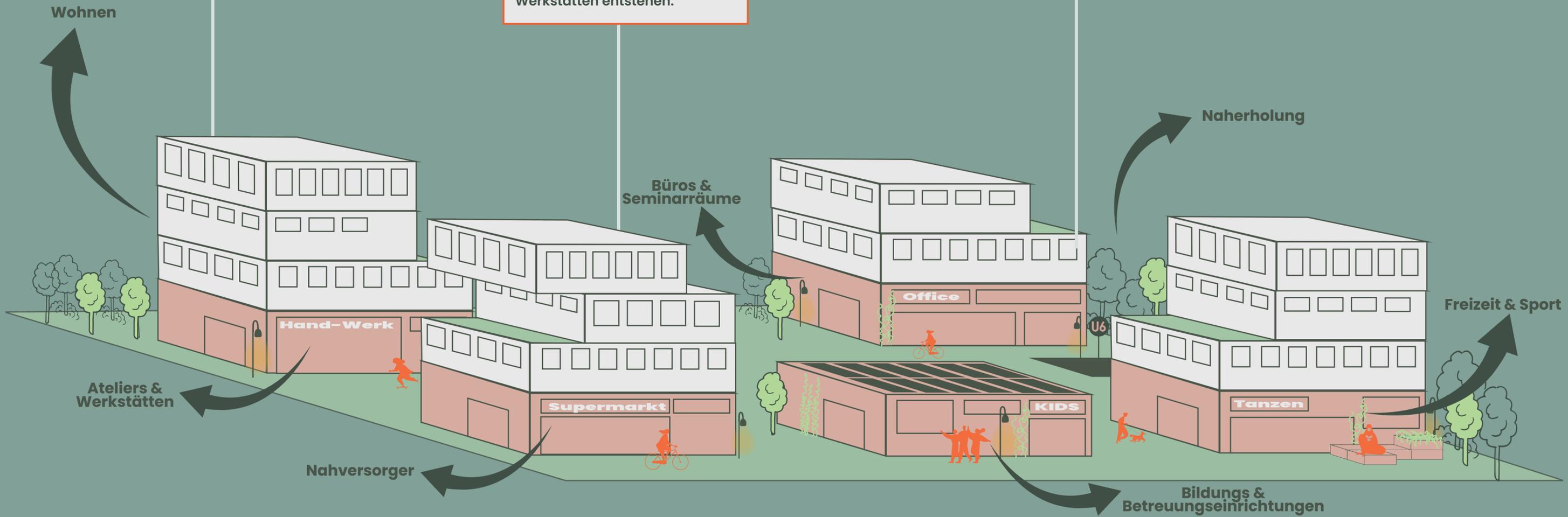
Um vor allem sorgearbeitende Menschen zu entlasten, sollen *Reproduktion* und *Produktion* wieder räumlich näher gebracht werden. Dazu werden einige der schon bestehenden Gewerbekisten umgenutzt zu Freizeitorten, Werkstätten, Ateliers oder Geschäften des täglichen Bedarfs.

Care-Arbeit kollektiv organisieren

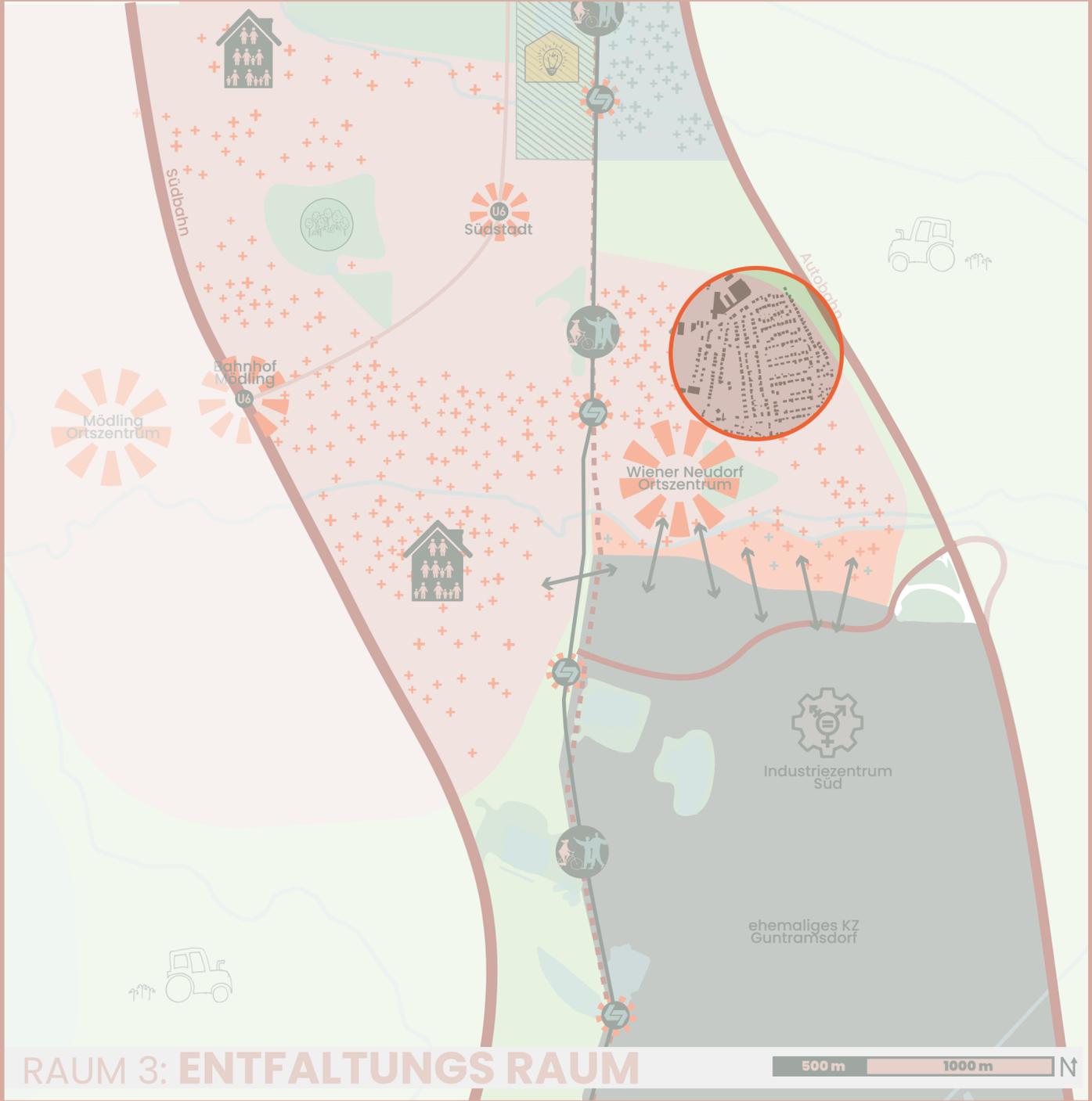
Um *Care-Arbeit* kollektiv organisieren zu können, braucht es eine Vielzahl an Gemeinschaftsräumen. Diese sollten unentgeltlich und ohne Konsumzwang von allen Bewohner:innen nutzbar sein. Hierzu bietet sich die Umgestaltung und Umnutzung von den vorhandenen Gewerbekisten an. Hier können Spiel- und Turnhallen, Waschräume, Gemeinschaftsküchen- oder Werkstätten entstehen.

Konsumzwangfreie Orte & Entfaltungsräume

Konsumzwangfreie Orte und Entfaltungsräume stärken das Gebiet von innen. Hier können sich die Bewohner:innen austauschen, einbringen und auch selbst experimentieren. Es sind Orte und Räume die vor allem Bottom-up gestaltet werden sollen.



8.3 Leitprojekt 3: **Gemeinsam statt Einsam**



Ausgangslage

Das dritte Leitprojekt beleuchtet einen Baublock in einem *Einfamilienhaus*-gebiet in Wiener Neudorf. betrachtet man den Raum entlang der Triester Straße, fallen die regelmäßigen Einfamilienhaussiedlungen auf.

Je weiter südlich der Blick fällt, desto stärker wird der Raum von ihnen geprägt. Besonders ab der Stadtgrenze, in den Niederösterreichischen Gemeinden entlang der Triester Straße, herrscht eine klare Dominanz von Einfamilienhäusern.

Sie zeichnen sich besonders durch ihre Homogenität und Monofunktionalität aus. Auch die klare Trennung von privaten und öffentlichen Raum ist in dieser Siedlungsstrukturen stark zu spüren. In Österreich sind 45,3% aller Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern.¹

Knapp 13 Hektar werden in Österreich täglich versiegelt, das entspricht einer Fläche von 18 Fußballfeldern.²

Welchen Anteil dabei Einfamilienhäuser einnehmen lässt sich nur schwer sagen. Alleine im Jahr 2016 wurden 17.165 Einfamilienhäuser bewilligt. Nimmt man dabei eine Durchschnittsfläche von 150 Quadratmeter pro Haus an kommt man auf 255 Hektar versiegelte Fläche.³

¹ vgl. https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnungs_und_gebaeudebestand/index.html
² vgl. <https://www.derstandard.at/story/2000116459715/bodenverbrauch-steigt-wieder-13-hektar-taeglich-im-jahr-2019>
³ vgl. <https://www.derstandard.at/story/2000073061110/oesterreich-nation-der-hausbauer-im-land-der-versiegler>

Transformationspotential

Das Einfamilienhaus gilt in Diskursen über nachhaltige Stadt- und Regionalplanung schon lange als verpönte und vor allem als veraltetes Wohnmodell. Dennoch tun sich Planung und Politik schwer, mit vorhandenen Einfamilienhaussiedlungen nachhaltig umzugehen. Die nächsten Seiten sollen Denkanstöße dazu geben, wie die in Österreich an vielen Orten bestehenden Einfamilienhaussiedlungen nachverdichtet und sozialer gestaltet werden können.

Als Grundidee und Inspiration wurde dabei der Radburnplan - entwickelt in 20er Jahren von Henry Wright und Clarence Stein - untersucht und auf einen Baublock in der Nähe der Triester Straße angewandt.

Vision

Die Umgestaltung des Baublock soll dazu führen, dass Care-Arbeit besser bzw. gemeinschaftlicher erledigt werden kann. Zudem soll Boden ressourcenschonender und nachhaltiger genutzt werden, und eine höhere Siedlungsdichte erzielt werden, wodurch eine bessere Anbindung an öffentliche Infrastruktur ermöglicht wird.

Dies muss parallel mit einem Umdenken stattfinden, welches den Fokus wieder weg vom Privaten und hin zum Gemeinschaftlichen lenkt. Ziel ist es also auch den Traum des Einfamilienhauses endgültig zu begraben und das kollektive Zusammenleben bzw. eine Vielfalt an Wohn- und Familienformen zu fördern und (neu-)zu beleben.

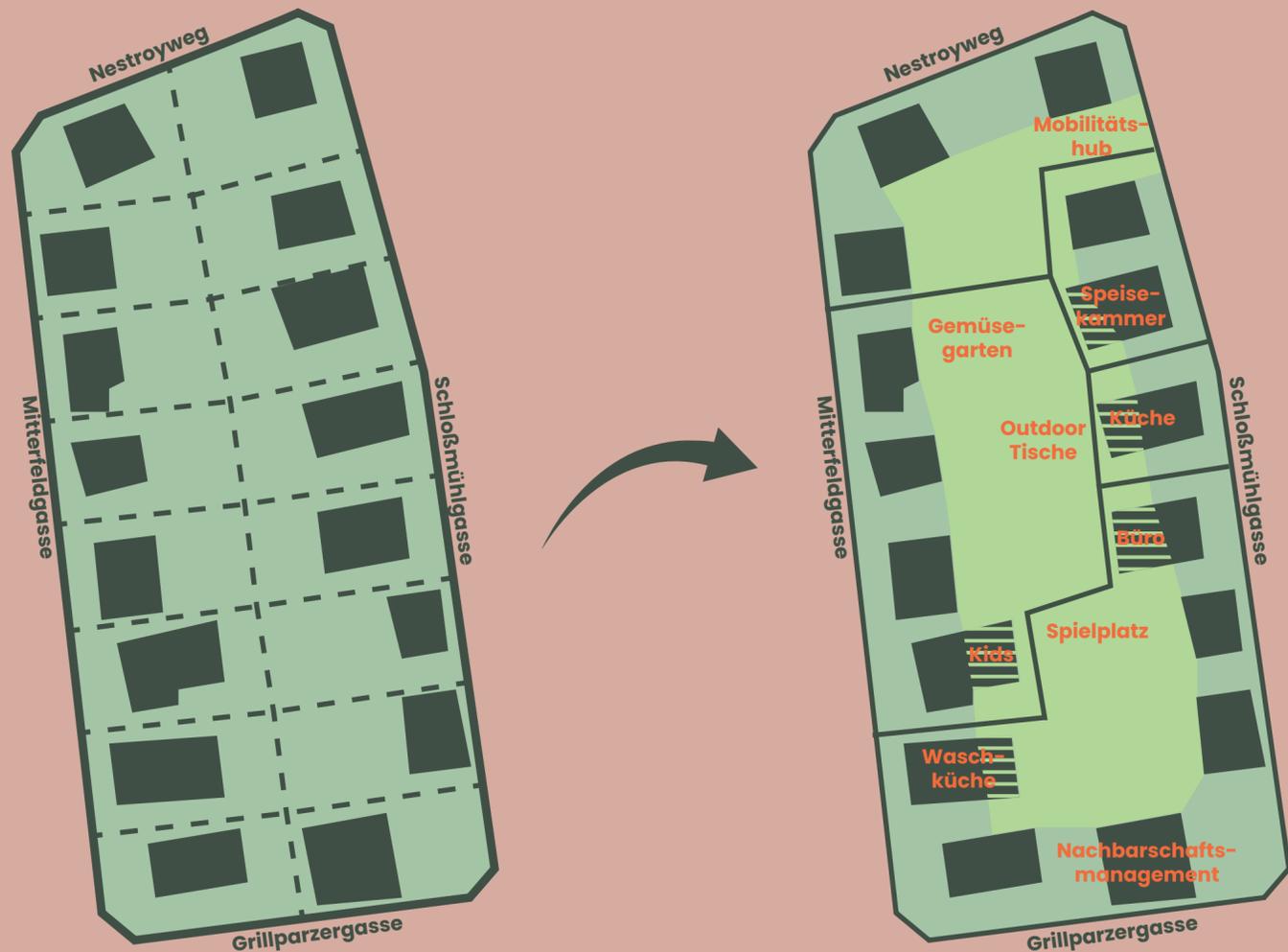
Orthofoto



Schwarzplan



Adaptierung des Radburnplan für einen Block in der Nähe der Triester Straße

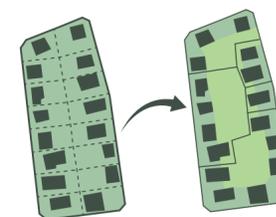


- private Fläche
- Gemeinschaftsfläche
- Gemeinschaftsraum
- privater Raum
- Grundstücksgrenze
- Durchwegung

Liegenschaften zusammenlegen

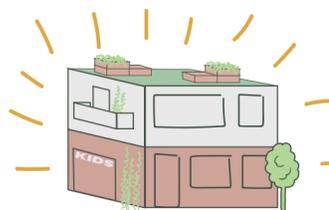
Um Einfamilienhaus-Siedlungen effizienter und sozialer umzugestalten, müssen die vielen einzelnen privaten Grundstücke eines Baublocks zu einer Liegenschaft zusammengelegt werden. Dadurch ergibt sich in der Mitte des Baublocks eine große Fläche, welche Raum für einen Gemeinschaftsgarten, -Spielplatz und weitere Aktivitäten bietet. Im Wesentlichen würde dieser Schritt den Block von innen nach außen umkrepeln. Zur Straße hätte jedes Haus noch einen privaten Garten oder Veranda. Nach „hinten“ verbindet ein gemeinschaftlicher Park, sowie Gemeinschaftsräume die Häuser innerhalb eines Baublock (siehe Abbildung links).

Akteur:innen: Eigentümer:innen bzw. Nutzer:innen
Ebene: ○○○
Instrumente: Vereinbarung
Schritte:
 1. Gespräche zwischen den Nutzer:innen bzw. Eigentümer:innen
 2. Zusammenlegung
Fristigkeit: ●○○
Umsetzungskosten: ○○○
Erhaltungskosten: ○○○



fördern von Pilotprojekte

Das Ansiedeln von Pilotprojekten innerhalb eines Baublocks, soll die Anrainer:innen der Umgebung für nachhaltige und alternative Wohnformen- und Projekte sensibilisieren und aufklären. Dies kann und weitere innovative Wohnprojekte anregen. Damit ein solches Pilotprojekt eine Liegenschaft erwerben kann, ist zu erwägen, ob sich die Gemeinde ein Vorkaufsrecht der Liegenschaften einrichtet. So kann sie Liegenschaften zu marktüblichen Preisen erwerben und an Pionier:innen weiterverkaufen oder verpachten.



Akteur:innen: Gemeinde, Pionier:innen
Ebene: ●○○
Instrumente: finanzielle Investitionen, Informationsleistungen
Schritte:
 1. Ankauf von Liegenschaften durch die Gemeinde
 2. Planung von Pilotprojekt(en), Informationsleistungen
 3. Umsetzung
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●●●
Erhaltungskosten: ●●○

Bauklassen erhöhen

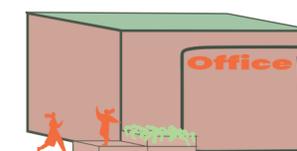
Durch die Erhöhung der Bauklasse lassen sich Einfamilienhäuser aufstocken und zu Mehrparteienhäuser umbauen. Dadurch wird eine höhere Dichte des Baublocks generiert, aber auch ein größeres Angebot an unterschiedlichen Wohnungstypen. Durch die Aufstockung der Häuser können mehrere Wohneinheiten pro Haus untergebracht werden und die Siedlungsdichte erhöht werden. Höhere Siedlungsdichten führen zu einer besseren Infrastruktur, was viele alltägliche Erledigungen wesentlicher einfacher macht.

Akteur:innen: Gemeinderat
Ebene: ●○○
Instrumente: Bebauungsplan
Schritte:
 1. Anpassung des BBPL
 2. Beschluss durch den Gemeinderat
Fristigkeit: ●●○
Umsetzungskosten: ●○○
Erhaltungskosten: ●○○



Nachbarschaftsräume und Aktivitäten

Nicht nur der Frei- und Grünraum zwischen den Einfamilienhäusern soll zu einem Teil kollektiviert werden, auch Teile des gebauten Raum werden zu Gemeinschaftsräumen umfunktioniert. Ehemalige Garagen können zu einer Gemeinschaftswerkstatt, einem Lebensmittelladen oder Seminarraum umgewandelt werden. Im Erdgeschoss einzelner Häuser kann ein Kindergarten, eine Gemeinschaftsküche oder ein geteiltes Büro eingerichtet werden. Auch die Einrichtung eines Nachbarschaftsmanagements kann innerhalb eines solchen Blocks entstehen.



Akteur:innen: Nutzer:innen bzw. Eigentümer:innen
Ebene: ○○○
Instrumente: Vereinbarung
Schritte:
 1. Vereinbarung zwischen Nutzer:innen
 2. Umsetzung
Fristigkeit: ●○○
Umsetzungskosten: ●●○
Erhaltungskosten: ●●○



Verbesserte Nachbarschaft

Mit der Aufwertung von halb-öffentlichen bzw. öffentlichen Räumen bekommt die Nachbarschaft und das Gemeinschaftliche wieder mehr Raum. Durch hochwertige und vielfältige Gemeinschaftsräume, kann *Care-Arbeit* kollektiv erledigt werden und sich gegenseitig bzw. gemeinschaftlich geholfen werden. Es entsteht Raum für Begegnung und Austausch. Egal ob für alt oder jung, neu hergezogen oder alt eingesessen, arm oder reich.

vielfältiges & nachhaltiges Wohnen

Mit der Umgestaltung bzw. Reorganisation des Baublocks, entsteht Platz für Neues. Neue Menschen mit neuen Ideen und neuen Vorstellungen und Träumen des Zusammenlebens. Egal ob Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, Inklusives Wohnen oder eine ganz neue Form des Wohnens. Das *Einfamilienhaus* besitzt kein Monopol mehr auf Wohnformen und muss sich einer Vielfalt an Wohnformen anpassen.

Bessererte soziale Infrastruktur

Durch eine höhere Siedlungsdichte, wird der Verinselung und Abschottung von Einfamilienhäusern entgegen gewirkt. Sie ermöglicht den Ausbau vorhandener Infrastrukturen, seien es öffentliche Verkehrsmittel, Nahversorger, Betreuung- und Bildungsangebote oder andere Dienstleistungen. Dies steigert besonders die Lebensqualität jener Bewohner:innen, die auf eine fußläufig erreichbare Infrastruktur angewiesen sind, da sie entweder kein Auto besitzen (wollen) oder einfach nicht Autofahren können.

neue Wohneinheiten

Nachbarschaftsmanagement

Gemeinschaftsräume

Gemeinschaftsgarten



9. RÜCKBLICK UND AUSBLICK



der Struggle mit dem Layout

Es hätte alles lila sein sollen!

die Pandemie

immer neue Umstände für Lehrveranstaltungen
aber auch den gemeinsamer Arbeitsflow,
der leider viel zu oft räumlich getrennt war.

zwischen Utopie und Realität

Wie radikal können und wollen wir sein?
Wollen wir eine Utopie schaffen
oder eine Handlungsanleitung geben?

das P2 - ein bodenloses Verfangen

Kratzen wir nur an der Oberfläche?
Gehen wir genug in die Tiefe?

die Gruppenarbeit

unterschiedliche Arbeitsweisen,
Gruppendynamik und co.
Nicht immer leicht,
aber sehr bereichernd.

der Sturz des Patriarchats

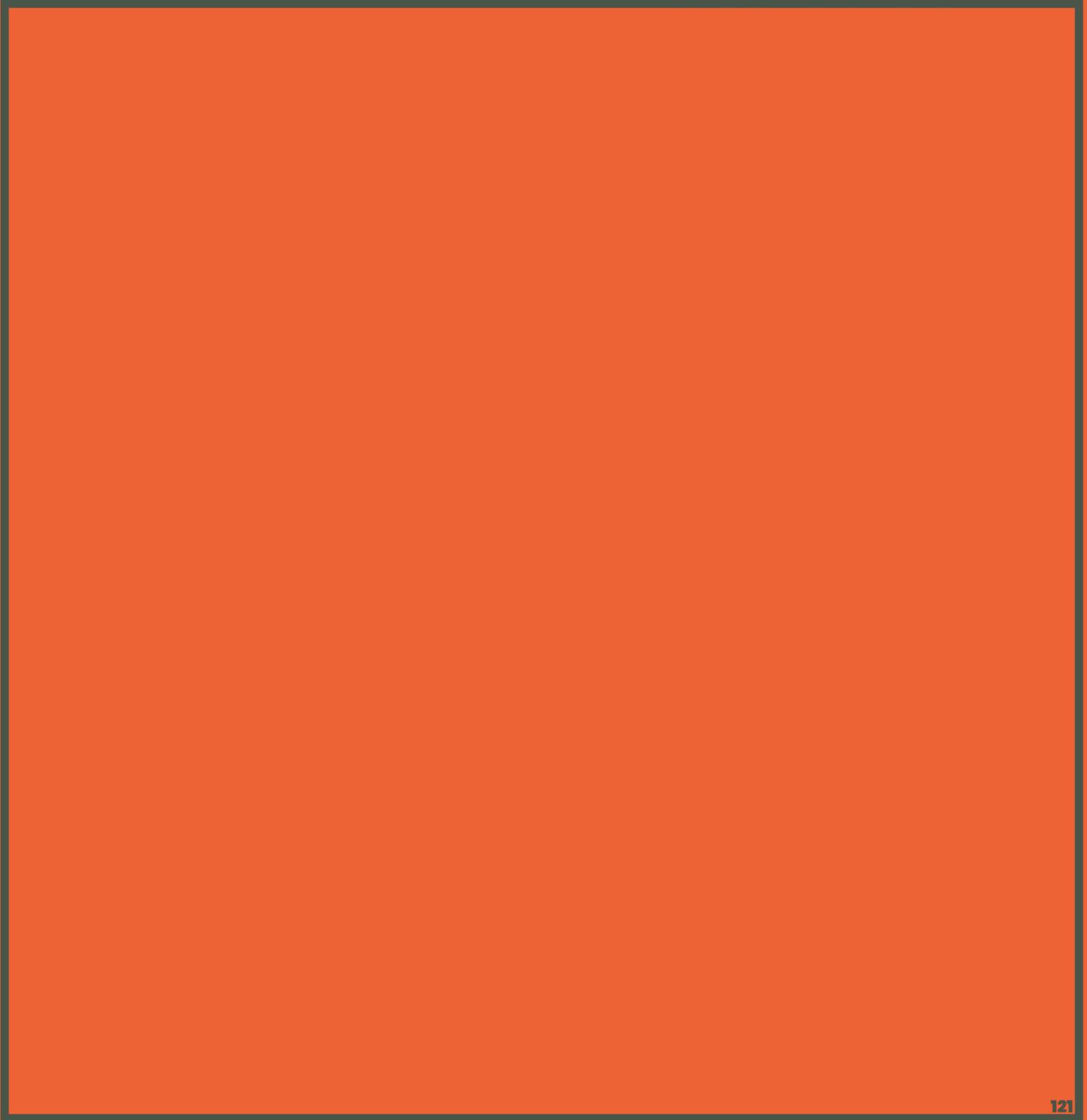
Haben wir damit alle
cis Männer verscheucht?

die Triester Straße

Waren wir genug vor Ort?
Kennen wir den Raum genug?
Hätten wir mehr mit Menschen sprechen
sollen beziehungsweise können?



10. GLOSSAR



a-Gender

A-Gender oder gender-neutrale Personen haben kein Geschlecht, fühlen sich keinem Geschlecht zugehörig oder können mit dem Konzept von Geschlecht nichts anfangen.

Autozentrismus

Der Autozentrismus betitelt eine auf das Auto ausgerichtete Verkehrs- und Raumplanung sowie - Politik und Mentalität. Folgen des Autozentrismus in der Raumplanung sind eine Funktionstrennung und teils sehr großen Distanzen und lange (Alltags-)Wege. Letztlich kommt es dadurch zu einer Abhängigkeit vom Auto und der vermeintlich Unabdingbarkeit von Autos in unserer Welt und unserem Alltag.

binäre Geschlechtertrennung

Als Binär bezeichnet man die Zweiteiligkeit. Im Geschlechter Kontext bedeutet binär die Aufteilung in die zwei Kategorien "männlich" oder "weiblich" bzw. "Mann" oder "Frau".

Care-Arbeit

Der Begriff Care-Arbeit oder Sorgearbeit beschreibt die Tätigkeit des Sorgens oder des Kümmerns. Dazu zählen die Kinderbetreuung, die Pflege von Menschen aber auch die Hausarbeit.

cis

Cis bzw. cisgeschlechtlich ist eine Bezeichnung für Menschen, deren Geschlechtsidentität mit dem Geschlecht übereinstimmt, das ihnen bei ihrer Geburt zugeschrieben wurde. Das heißt z. B.: Eine cis Frau ist eine Frau, welcher bei ihrer Geburt das weibliche Geschlecht zugewiesen wurde, mit dem sie sich auch tatsächlich identifiziert. Cis ist ein Adjektiv und ist das Gegenteil zu trans.¹

¹ vgl. https://www.gleichstellung.tu-dortmund.de/cms/de/Themen/klargestellt/012_Cis.html#:~:text=B.%3A%20Cis%20M%C3%A4nner%20sind%20M%C3%A4nner,%E2%80%9Etransgeschlechtlich%E2%80%9C%20entgegengesetzt

Einfamilienhaus

Wie der Name bereits vermuten lässt, handelt es sich um ein Haus für eine Familie. Natürlich muss nicht zwangsweise eine klassische bürgerliche Kernfamilie in einem Einfamilienhaus leben. Jedoch ist ein Einfamilienhaus wirklich nur von einer Partei bewohnt. Mit meist einer gemeinsamen Küche, einem Ess-, Wohnzimmer und mehreren Schlafzimmer(n) sowie häufig einer Garage oder Stellplatz und einem privaten Garten.

Femizid

Bezeichnet den Mord an Frauen bzw. FLINTA-Personen aufgrund ihres Geschlechts.

FLINTA (-Personen)

FLINTA steht für Frauen, Lesben, inter-, nicht binäre-, trans- und agender Menschen. Der Begriff fasst also alle Menschen zusammen, die aufgrund ihres Genders Formen von Unterdrückung oder Diskriminierung im Patriarchat erfahren (können). Lesben sind hier extra angeführt, da diese in früheren Frauenbewegung häufig explizit ausgeschlossen wurden. Der Begriff ist in der 3. feministischen Welle entstanden und stellt noch einmal klar, dass eben nicht nur Frauen im Patriarchat unterdrückt werden.

Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming umfasst die politischen Konzepte - welche das Ziel haben bei der Planung politischer Strategien die Interessen, Bedürfnisse und Wertvorstellungen aller Menschen zu berücksichtigen und eine Gleichstellung der Geschlechter zu erreichen.¹

¹ vgl. <https://www.bundestkanzleramt.gv.at/agenda/frauen-und-gleichstellung/gender-mainstreaming-und-budgeting.html>

Gender Planning

Gender Planning beschreibt eine (gender) gerechte Stadtplanung in der die Bedürfnisse der Menschen gleichermaßen mitbedacht werden. Gender Planning beschreibt eine Form von Planung die verschiedene Perspektiven einnimmt, besonders aber die von Frauen und marginalisierten Gruppen.

Gender-Pay-Gap

Der Gender-Pay-Gap bezeichnet den Unterschied im durchschnittlichen Bruttostundenverdienst zwischen Frauen und Männern.¹

¹ vgl. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/2020109STO69925/understanding-the-gender-pay-gap-definition-and-causes>

inter

Intergeschlechtliche Menschen sind Menschen die von Geburt an Ausprägungen mehrerer Geschlechter/Geschlechtsorgane haben.

Intersektionalität

Intersektionalität beschreibt das Aufeinandertreffen mehrerer Formen von struktureller Diskriminierung.¹

¹ vgl. Hasters, A. (2019), S. 214

(bürgerliche) Kernfamilie

Die Kernfamilie beschreibt die "geschrumpfte" Form von Familie auf Eheleute und ihre leiblichen Kinder. Das adjektiv bürgerlichen verweist auf das bürgerlichen Ideal dieser Familienform. Ihr gegenüber steht die Großfamilie. Dieser Begriff umfasst alle miteinander (bluts) verwandten Personen.¹

¹ vgl. <https://www.duden.de/rechtschreibung/Familie>

(Anti-) Klassismus

"Klassismus bezeichnet die Diskriminierung aufgrund der sozialen Herkunft und/oder der sozialen und ökonomischen Position. Es geht bei Klassismus also nicht nur um die Frage, wie viel Geld jemand zur Verfügung hat, sondern auch welchen Status er oder sie hat und in welchen finanziellen und sozialen Verhältnissen die Person aufgewachsen ist. Klassismus richtet sich mehrheitlich gegen Personen einer „niedrigeren Klasse“.¹ Antiklassismus bedeutet, sich bewusst mit klassistischen Strukturen auseinander zu setzen und diese aufzubrechen.

¹ vgl. <https://diversity-arts-culture.berlin/woerterbuch/klassismus>

Lohnarbeit

Der Begriff Lohnarbeit umfasst sämtliche Arbeit, welche entlohnt, also bezahlt wird. Durch die sprachliche Hervorhebung des "Lohns", soll untermalt werden, dass eben nicht nur bezahlte Arbeit "Arbeit" ist, sondern auch nicht bezahlte Arbeit, wie Hausarbeit, Arbeit ist.

Machtstrukturen

Als Machtstruktur bezeichnen wir die Art der Machtverteilung zwischen Personen(gruppen). Dabei bezieht sich Macht nicht nur auf politische Macht, auch auf ökonomische,- kulturelle- und soziale Macht.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Als motorisierten Individualverkehr bezeichnet man Kraftfahrzeuge wie Autos oder Motorrad die von Privatpersonen genutzt werden.

(soziale) Nachhaltigkeit

Der Begriff Nachhaltigkeit beschreibt eine Wirkung über eine längere Zeit. In diesem Kontext wird der Begriff Nachhaltigkeit sowohl für die ökologische als auch soziale Sicht verwendet. Als sozial nachhaltig bezeichnet man die bewusste Organisation von sozialen und kulturellen Systemen, wie beispielsweise die Chancengleichheit aller Geschlechter.¹

¹ vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/soziale-nachhaltigkeit-53451>

nicht-binär

Als nichtbinär oder nonbinary bezeichnen sich Menschen, die sich nicht (oder nicht zu 100%) als Mann oder Frau identifizieren, sondern z.B. als beides gleichzeitig, zwischen männlich und weiblich oder als weder männlich noch weiblich.¹

¹ vgl. <https://queer-lexikon.net/2017/06/08/nichtbinaer/>

Patriarchat

Das Patriarchat bezeichnet eine Gesellschaftsordnung, bei der Männer eine bevorzugte Stellung in Staat und Gesellschaft innehaben. Dadurch ergibt sich eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Dominanz von Männern, welche vor allem FLINTA-Personen unterdrückt und eine Gender- Ungleichheit erzeugt. Das Patriarchat kann als Machtssystem und Hierarchie zwischen Männern und Personen anderen Genders bezeichnet werden. Aufgrund der Universalität, also der Tatsache, dass das Patriarchat auf der ganzen Welt aufzufinden ist, und seiner Jahrtausend langen Existenz, spiegelt es sich in jeglichen Formen und Strukturen unseres Lebens und Alltags wider. Alle Menschen sind vom Patriarchat betroffen und können dadurch Unterdrückung und Diskriminierung erfahren.

Radialstraße

Als Radialstraßen bezeichnet man Stadtstraßen welche von einem bestimmten Punkt in gerader Linienführung (sternförmig) nach außen verlaufen. In unserem Fall wäre der Punkt wo die Radialstraße Triester Straße beginnt der Matzleinsdorfer Platz.¹

¹ vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Radialstra%C3%9Fe>

(Anti-) Rassismus, (Anti-) Sexismus

Definition von Şeyda Kurt:
"Ich verstehe Rassismus oder Sexismus nicht als in individuelles Problem aufgrund von Vorurteilen. Es sind historisch gewachsene Ordnungssysteme, also Systeme, die unseren Blick auf uns selbst und auf andere Menschen ordnen und strukturieren. In diesen Ordnungen werden Menschen - durch Gesetze, Institutionen, Normen etc. - je nach Körpermerkmalen, Geschlechtszuschreibungen, Herkunft und anderen Eigenschaften soziale Rollen zugewiesen. Und das von Geburt an. Diese Ordnungssysteme funktionieren nur, weil sie hierarchisch sind, also weil manche Menschen qua bestimmter Eigenschaften systematisch bevorzugt oder benachteiligt werden und ein Machtverhältnis zwischen Menschen etabliert wird."¹

¹ Kurt, Ş (2021), S.23

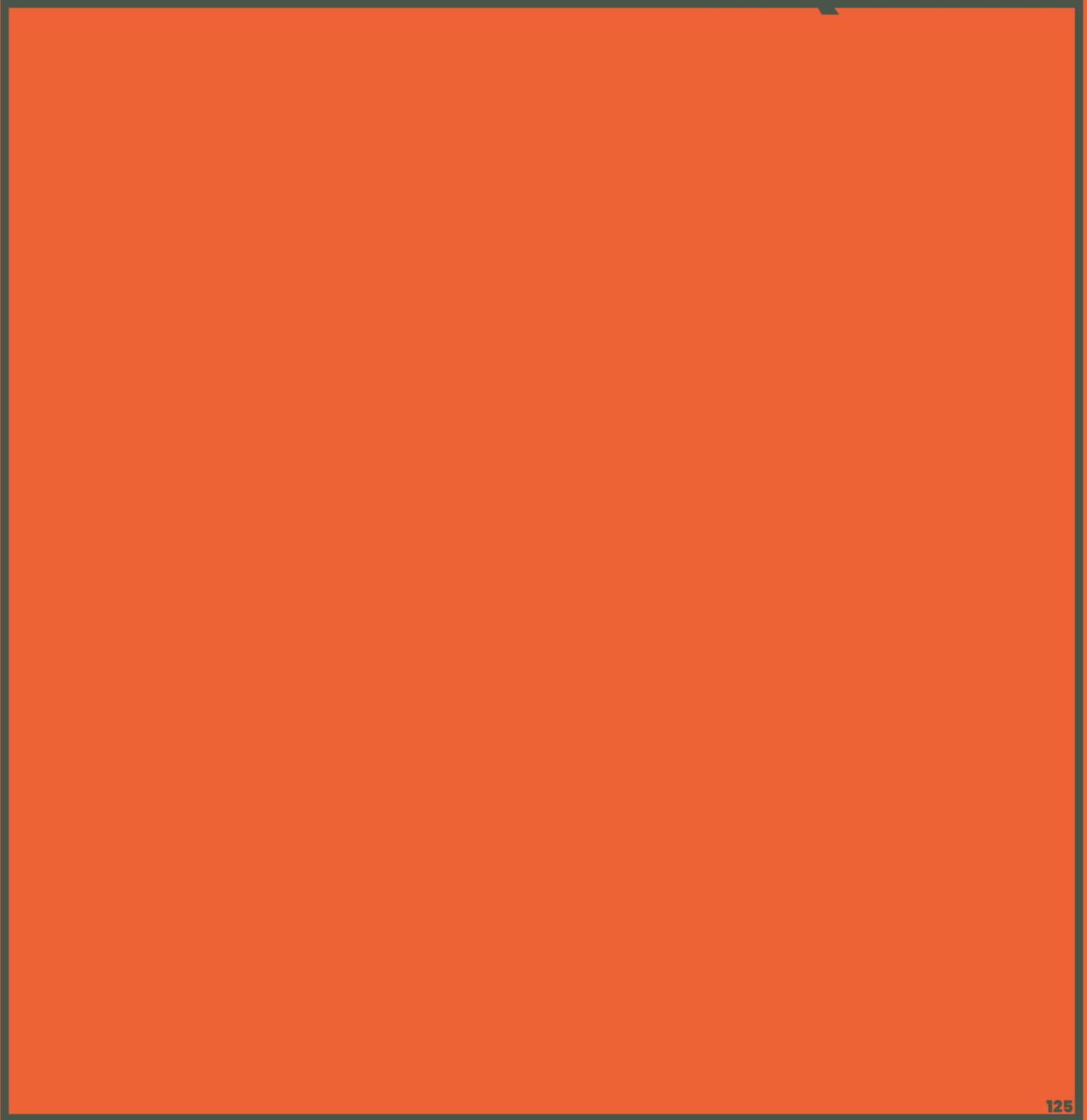
Reproduktionsarbeit

Die Begriffe Reproduktion und Reproduktionsarbeit sind nach Karl Marx folglich zu verstehen, dass die Reproduktion Arbeitskraft reproduziert, also wiederherstellt. So können unter Reproduktion auch Tätigkeiten wie Schlafen, Lesen oder Essen verstanden werden. In feministischen Diskursen wird unter Reproduktionsarbeit jedoch vor allem Sorge- und Pflegearbeit, sowie Hausarbeit verstanden. Dies soll Tätigkeiten wie beispielsweise Kindererziehung, Altenpflege, putzen, kochen und Wäsche waschen auch als Arbeit sichtbar machen. Reproduktionsarbeit wird in unserem patriarchalen und kapitalistischen Gesellschaft oftmals nicht bezahlt und traditionell weiblich assoziiert.

trans

Trans-Personen identifizieren sich nicht mit dem bei der Geburt eingetragenen Geschlecht.

11. QUELLEN



verwendete Quellen

Becker, Ruth, 2004: Feministische Kritik an Stadt und Raum: Gender Mainstreaming und Managing Diversity. Sozialwissenschaften und Berufspraxis, 27 (4), 377-386. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-38351>

Hasters, Alice, 2019: Was weiß Menschen nicht über Rassismus hören wollen, aber wissen sollten: hanserblau

Hayden, Dolores, 2017: Wie könnte eine nicht-sexistische Stadt Aussehen?, sub / urban. zeitschrift für kritische Stadtforschung, 5 (3), Seite 69-86, zeitschrift-suburban.de

Hajek, Katharina, 2013: Familienduell: Von der politischen Regulierung und den Kämpfen um Familie: PROKLA: Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, 43(173), 519 -. <https://doi.org/10.32387/prokla.v43i173.246>

https://de.wikipedia.org/wiki/Brunn_am_Gebirge, Zugriff am 30.11.2021

<https://de.wikipedia.org/wiki/Favoriten>, Zugriff am 30.11.2021

https://de.wikipedia.org/wiki/Industriezentrum_Nieder%C3%B6sterreich_%C3%BCd, Zugriff am 25.10.2021

[https://de.wikipedia.org/wiki/Liesing_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Liesing_(Wien)), Zugriff am 30.11.2021

https://de.wikipedia.org/wiki/Maria_Enzersdorf, Zugriff am 30.11.2021

<https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%B6dling>, Zugriff am 30.11.2021

<https://de.wikipedia.org/wiki/Radialstra%C3%9Fe>, Zugriff am 11.02.2022

https://de.wikipedia.org/wiki/Shopping_City_%C3%BCd, Zugriff am 25.10.2021

https://de.wikipedia.org/wiki/Triester_Stra%C3%9Fe, Zugriff am 17.02.2022

<https://de.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6sendorf>, Zugriff am 30.11.2021

https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neudorf, Zugriff am 30.11.2021

<https://diversity-arts-culture.berlin/woerterbuch/klassismus>, Zugriff am 05.02.2022

<https://simil.io/politisch/niederosterreich/thermenregion/moedling/haushaltsgroesse>, Zugriff am 30.12.2021

<https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/de/at/demografia/dati-sintesi/modling/20131910/4>, Zugriff am 30.11.2021

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/soziale-nachhaltigkeit-53451>, Zugriff am 11.02.2022

<https://queer-lexikon.net/2017/06/08/nichtbinaer/>, Zugriff am 18.02.2022

https://www.aeof.at/images/04a_zahlen-und-daten/Frauenmorde_2021_Liste-AOEF.pdf, Zugriff am 05.02.2022

<https://www.bmk.gv.at/ministerium/bundesministerin/zweiterepublik.html>, Zugriff am 29.12.2021

<https://www.bundeskanzleramt.gv.at/agenda/frauen-und-gleichstellung/gender-mainstreaming-und-budgeting.html>, Zugriff am 11.02.2022

<https://www.derstandard.at/story/2000073061110/oes-terreich-nation-der-hausbauer-im-land-der-versiegler> Zugriff am 11.02.2022

<https://www.derstandard.at/story/2000116459715/bodenverbrauch-steigt-wieder-13-hektar-taeglich-im-jahr-2019> Zugriff am 11.02.2022

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Familie>, Zugriff am 02.01.2022

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/2020109STO69925/understanding-the-gender-pay-gap-definition-and-causes>, Zugriff am 18.02.2022

https://www.gleichstellung.tu-dortmund.de/cms/de/Themen/klargestellt/012_Cis.html#:~:text=B.%3A%20Cis%20M%C3%A4nner%20sind%20M%C3%A4nner,%E2%80%9Etransgeschlechtlich%E2%80%9C%20entgegengesetzt, Zugriff am 17.02.2022

<https://www.immopreise.at/>, Zugriff am 27.12.2021

https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnungs_und_gebaeudebestand/index.html Zugriff am 11.02.2022

<https://www.tt.com/artikel/15680727/htl-moedling-oes-terreichs-groesste-schule-ist-100-jahre-alt>, Zugriff am 30.12.2021

<https://www.wien.gv.at/menschen/frauen/stichwort/arbeit/unbezahlt.html>, Zugriff am 07.02.2022

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/sozialraeumliche-cluster-2012.pdf>, Zugriff am 3.12.2021

Kurt, Şeyda, 2021: Radikale Zärtlichkeit, Warum Liebe politisch ist: HarperCollins

Luig, Judith, 2020: Das Ende der Kernfamilie, ZEIT-ONLINE, <https://www.zeit.de/gesellschaft/familie/2020-03/familienmodelle-standardmodell-patchwork-homoehe-adoptionsrecht/komplettansicht>

Miko, Kaharina; Neureiter Petrisa; Stadler-Vida Michael, 2012: Planen - aber sicher!, Physische und soziale Verunsicherungssphänomene - Wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen?, queraum. kultur- & Sozialforschung/ MA 18 - Werkstattbericht Nr. 125

Stadt Wien (2020), Favoriten in Zahlen

Stadt Wien (2020), Liesing in Zahlen

Abbildungen

Alle Grafiken, Diagramme, Fotos und Karten sind Eigenwerke der Autor:innen.