

MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Female Mobility in Vienna

Die Bedeutung von Mobilitätsapps für die sichere Mobilität von jungen Frauen in
der Nacht

verfasst von | submitted by

Sandra Spicker BA

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2025

Studienkennzahl lt. Studienblatt |
Degree programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 066 841

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree pro-
gramme as it appears on the student record
sheet:

Masterstudium Publizistik- und Kommunikation-
swissenschaft

Betreut von | Supervisor:

Assoz. Prof. Mag. Dr. Gerit Götzenbrucker Privatdoz.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei allen bedanken, die mich während der Erstellung dieser Masterarbeit begleitet und unterstützt haben. Ein großes Dankeschön richte ich an erster Stelle an die sieben tollen Frauen, die sich dazu bereit erklärt haben, ihre Zeit, Gedanken und Erfahrungen mit mir zu teilen. Ohne ihre wertvollen Eindrücke wäre meine empirische Erhebung nicht möglich gewesen.

Ein besonderer Dank gilt auch meiner Betreuerin Assoz. Prof. Mag. Dr. Gerit Götzenbrucker, Privatdoz. Vielen Dank für die gesamte Betreuung und ihre wertvollen Anregungen und Tipps, durch die diese Masterarbeit möglich gemacht wurde.

Außerdem möchte ich mich bei meinen Freund:innen bedanken, vor allem Momo, Steffi und Astrid, für den Mental Support und die kraftspendenden Worte in herausfordernden Phasen. Mein Dank gilt außerdem meiner Familie, die mir stets Rückhalt gegeben hat und mich mit viel Liebe, Geduld und Verständnis unterstützt hat.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1.	Forschungsinteresse & Problemaufriss	2
1.2.	Aufbau der Arbeit	4
2	Forschungsstand	5
2.1.	Forschungslücken.....	13
3	Theoretischer Anker	15
3.1.	Mobilitätsbegriff.....	15
3.2.	Kommunikative Mobilität	17
3.3.	Die Mediatisierung kommunikativen Handelns	19
3.4.	Gender und Technologie.....	20
4	Frauen im öffentlichen Raum & Gender Mainstreaming.....	25
6	Forschungsleitende Fragestellungen	29
7	Methodendesign	31
7.1.	Der Mobilitätsspaziergang.....	31
7.2.	Wegetagebuch.....	33
7.3.	Qualitatives Leitfadenterview	36
8	Forschungsablauf.....	39
8.1.	Rekrutierung der Teilnehmerinnen	39
8.2.	Erhebung	40
8.3.	Transkription	42
8.4.	Pretest	42
8.5.	Forschungsethische Grundsätze	42
8.6.	Qualitative Inhaltsanalyse	43
8.7.	Kategoriensystem	44
10	Darstellung der Ergebnisse	46
12	Diskussion der Ergebnisse	87
12	Zusammenfassung	94
13	Forschungsausblick und Limitation	95
14	Quellenverzeichnis.....	97
15	Anhang.....	110
	Leitfaden für Mobilitätsspaziergang.....	110
	Interviewleitfaden.....	112
	Wegetagebuch.....	114
	Transkripte.....	177
	Kategoriensystem	295
	Abstract Deutsch	404
	Abstract Englisch	405

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der Mobilitätsbegriff.....	15
Abbildung 2: Screenshot von T4 über die Routenplanung Tagebucheintrag 2	52
Abbildung 3: Screenshot von T5 über die Google Maps Satellitenansicht	58
Abbildung 4: Screenshot von T1 über das WienMobil Routen-Widget.....	60
Abbildung 5: Screenshot von T1 über die Routenplanung Tagebucheintrag 1	71
Abbildung 6: Screenshots von T1 über die Routenplanung Tagebucheintrag 2.....	72
Abbildung 7: Screenshot von T2 über die Standortanzeige WienMobil	74
Abbildung 8: Handzeichen für stillen Hilferuf von T1	81
Abbildung 9: Screenshot von T1 über das WienMobil Widget.....	83

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wegetagebuch Vorlage (eigene Darstellung)	35
Tabelle 2: Überblick der Teilnehmerinnen (eigene Darstellung).....	39
Tabelle 3: Kategoriensystem (eigene Darstellung).....	45

1 Einleitung

„Schreib‘ mir, wenn du zuhause bist.“ Das ist eine Nachricht, die viel über das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum aussagt. Wenn der Tag zur Nacht wird, verwandeln sich vertraute Wege und Straßen oft in unsichere Orte, insbesondere für junge Frauen, die allein unterwegs sind. Jede Frau kennt die Herausforderungen, die das nächtliche Unterwegssein im öffentlichen Raum mit sich bringen können, sei es in öffentlichen Verkehrsmitteln oder generell in der Stadt. Mangelnde Beleuchtung, unübersichtliche Wegeführungen, eingeschränkte Mobilitäts Optionen sowie verbale oder körperliche Übergriffe gehören zu den Erfahrungen vieler Frauen, die ihre nächtliche Fortbewegung im öffentlichen Raum beeinträchtigen. Diese Erfahrungen prägen das Sicherheitsgefühl und beeinflussen, wie und wann Frauen sich in der Stadt bewegen.

Beiträge in sozialen Netzwerken machen deutlich, dass viele Frauen im öffentlichen Raum nach wie vor mit alltäglichen Unsicherheiten und Herausforderungen konfrontiert sind, ein Thema, das jedes Jahr rund um den feministischen Kampftag besonders Aufmerksamkeit erhält. Frauen teilen darin ihre Wünsche, wie „nachts keine Angst haben müssen, wenn ich alleine nach Hause gehe“ oder „nicht ständig angehupt oder belästigt werden“ (1000thingsinvienna, 2025) und veranschaulichen teils auf humorvolle Weise, welche absurden Maßnahmen sie ergreifen müssen, um sich sicher zu fühlen, von gruseligen Masken (Grekova, 2024) bis hin zum Anbellen aufdringlicher Männer (tah.xo, 2024). Dass diese Erfahrungen keine Einzelfälle sind, zeigt auch eine Reportage des SWR (2025) über Catcalling, die verdeutlicht, wie alltäglich verbale sexuelle Belästigung im öffentlichen Raum ist und wie sehr sie das Sicherheitsgefühl von Frauen beeinträchtigt. Vertreterinnen der Bewegung „Catcalls of Tübingen“ machen darauf aufmerksam, dass Catcalling bisher nicht als Straftat erfasst wird und daher in offiziellen Kriminalitätsstatistiken fehlt. Dadurch spiegelt sich das tatsächliche Unsicherheitsgefühl vieler Frauen oft nicht in den Zahlen wider. Diese Problematik zeigt, dass Sicherheitsdebatte nicht allein auf messbare Vorfälle reduziert werden können.

Ein weiterer zentraler Untersuchungsaspekt dieser Arbeit sind die urbanen infrastrukturellen Rahmenbedingungen, die nicht nur analysiert, sondern auch im Hinblick auf ihre Weiterentwicklung und Neugestaltung evaluiert werden, um ein verbessertes Stadterlebnis für Frauen zu ermöglichen. Genau hier kann qualitative ethnografische Forschung einen starken Mehrwert bieten, da sie tiefer in die subjektiven Erfahrungen und Wahrnehmungen der Frauen eintaucht und so ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse schafft. Im Kontext nächtlicher urbaner Mobilität entwickeln Frauen verschiedene Handlungsstrategien, um sich den gegebenen Raum aneignen und gleichzeitig potenzielle Gefährdungen navigieren zu können, sei es durch das in

Kontakttreten mit Nahestehenden oder durch digitale Tools wie Mobility Apps, die als stetige Begleiter Orientierung schaffen. Diese Anwendungen sollen Frauen nicht nur die Möglichkeit bieten, den sichersten Heimweg zu finden, sondern auch ein Gefühl der Sicherheit und Kontrolle in einer potenziell unsicheren Situation vermitteln.

Im Fokus dieser wissenschaftlichen Auseinandersetzung steht die Mobilität junger Frauen im Wiener Raum mit Hilfe von Navigationsapps, welche auf dem Smartphone genutzt werden. Nach einer intensiven Vorrecherche zu diesem Thema wird deutlich, wie wenig Forschung es zu den Anforderungen und damit einhergehenden Bewältigungsstrategien von Frauen im nächtlichen öffentlichen Raum gibt. Dieses Thema ist nach wie vor weitgehend unterpräsentiert, obwohl eine faire und „sozial sichere“ Mobilität für Frauen in vielen Bereichen nicht gegeben ist. Daher ist es umso wichtiger, die zugrunde liegenden Problematiken und Bedürfnisse zu analysieren und klare Optimierungsvorschläge zu erarbeiten. Erste Erkenntnisse über Verhaltensweisen und Bewältigungsstrategien wurden bereits im Rahmen eines Forschungsseminars (FOSE) an der Universität Wien gesammelt. Doch nicht nur die genannten Angewohnheiten, sondern auch die daraus gewonnenen Informationen über Anforderungen und Wünsche an die genutzten Mobilitätsapps sind durchaus spannend. Das vorherige Forschungsseminar hat wertvolle Einblicke in die Erlebenswelt von Frauen im nächtlichen öffentlichen Raum geliefert. Diese Ergebnisse sollen als Inspiration dienen und sind die Grundlage dafür, das Thema in dieser Masterarbeit weiter zu vertiefen, um die gewonnenen Erkenntnisse zu erweitern und Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

1.1. Forschungsinteresse & Problemaufriss

Mobilität beeinflusst die Menschen in zahlreichen Aspekten ihres alltäglichen Lebens. Sie ermöglicht es, flexibel in der Welt zu agieren und am öffentlichen Raum teilzunehmen. Besonders für Frauen spielt Mobilität eine bedeutende Rolle, da sie oft verschiedene Rollen in der Gesellschaft gleichzeitig erfüllen, sei es als Berufstätige, Mutter oder Pflegende. Städtische Räume stellen für viele Frauen jedoch eine Herausforderung dar. Insbesondere bei Nacht und Dunkelheit werden Frauen oftmals mit Situationen konfrontiert, die Misstrauen, Unbehagen oder Angst hervorrufen können (Krauß & Schwimmer, 2021, S. 2). Die Ergebnisse der Wiener Frauenbefragung aus dem vorletzten Jahr (Stadt Wien, 2022, S. 153) zeigen, dass sich knapp jede fünfte Wienerin abends nicht sicher fühlt. Besonders gefährlich werden unter anderem Bahnhöfe, Haltestellen und öffentliche Verkehrsmittel gesehen, aber auch generell schlecht beleuchtete und unübersichtliche Straßen. Diese sogenannten „Angsträume“ sorgen dafür, dass Frauen ihre

gewohnten Mobilitätsmuster verändern und öffentliche Orte vermeiden, die sie als unsicher oder gefährlich wahrnehmen (Ruhne, 2011, S. 23). Dieser Umstand ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass urbane Räume traditionell männlich geprägt sind (Sánchez de Madariaga & Roberts, 2013, S. 2). Städte wurden überwiegend nur für die Bedürfnisse und Lebensrealitäten von Männern ausgelegt. Es fehlt im städtischen Raum vor allem an sozialen Kontrollen und technischen Sicherheitsanlagen (Krauß & Schwimmer, 2021, S. 2). Als notwendige Maßnahme zur Prävention von „Angsträumen“ wurde die gendersensible Stadtplanung etabliert, welche sich auf die Bedürfnisse und Anforderungen von Frauen im öffentlichen Raum fokussieren soll. Maßnahmen wie etwa Frauen-Nachttaxis oder Frauenparkplätze sind erste Beispiele zur Lösung der Problematik (Ruhne, 2020, S. 430). Zeitgleich wurden derartige Maßnahmen in feministischen Planungsdiskursen als wenig zielführend bewertet, da es „kaum systematische Evaluationsstudien zu den Wirkungen einzelner Maßnahmen gibt“ (Ruhne, 2020, S. 430). Um eine gendergerechte Stadtplanung sicherzustellen, ist es vor allem erforderlich, die Empfindungen und Bedürfnisse von Frauen in den Vordergrund zu stellen und genauer zu untersuchen. Diese Arbeit soll demnach tiefergehende Erkenntnisse und Einblicke in die Wahrnehmungs- und Gedankenlage von jungen Frauen im öffentlichen Raum und deren Mobilitätsmuster mit sich bringen. Einige sicherheitsspezifische Studien zeigen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden unabhängig von der objektiven Bedrohungslage ist und durch negative Eindrücke sogar sinken kann (Miko-Schefzig, 2019, S. 132). Um ein Gefühl der Sicherheit in urbanen Umgebungen zu gewährleisten, haben Frauen spezifische Strategien entwickelt. Empirische Studien der feministischen Forschung (Cumiskey & Brewster, 2012; Hardley & Richardson, 2021) zeigen auf, dass unter anderem das Smartphone als sicherheitsfördernder Begleiter eingesetzt wird. Mobile Technologien wie Apps können Frauen dabei unterstützen, sich im städtischen Raum sicherer zu bewegen, beispielsweise durch Informationen über sichere Routen, die Verbindung mit Notfallkontakten oder die Möglichkeit zur Meldung verdächtiger Vorfälle.

Im Zuge der ersten Literaturrecherche zeigt sich, dass es bereits eine Fülle an Forschung zum Thema geschlechtsspezifische Herausforderungen im öffentlichen Raum gibt. Zu den Potenzialen von Smartphones, und ganz konkret Apps in diesem Kontext gibt es jedoch noch zu wenige tiefgreifende Studien. Darüber hinaus scheinen auch die Empfindungen und Wahrnehmungen sowie Bedürfnisse der jungen Frauen hinsichtlich ihrer Erlebniswelt im nächtlichen städtischen Raum noch zu wenig erforscht. Das Ziel dieser Forschungsarbeit ist es demnach herauszufinden, wie die nächtliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Stadt für junge Frauen sicherer gestaltet werden kann und inwiefern Mobilitätsapps einen Beitrag dazu leisten können. Die Untersuchung konzentriert sich nicht nur auf das Mobilitätsverhalten der Frauen, sondern

legt auch Wert auf ihre Wahrnehmungen und Gedanken sowie die damit verbundenen Herausforderungen und Bewältigungsstrategien. Ziel ist es, darauf aufbauend Wünsche und Lösungsansätze für die Verbesserung von Mobilitätsapps zu identifizieren, um das Wohlbefinden von Frauen im öffentlichen Raum zu erhöhen.

1.2. Aufbau der Arbeit

Im folgenden Abschnitt wird der Aufbau der Arbeit ausführlich dargestellt, um den methodischen und inhaltlichen Zusammenhang der einzelnen Kapitel zu verdeutlichen und eine klare Orientierung zu bieten.

Die Arbeit setzt sich aus einem theoretischen und einem empirischen Teil zusammen. Zunächst wird der aktuelle Forschungsstand dargestellt, indem bisherige Studien zusammengefasst und bestehende Forschungslücken aufgezeigt werden. Im nächsten Schritt erfolgt die theoretische Rahmung dieser Arbeit. Zunächst werden kommunikationswissenschaftliche und feministische Ansätze erläutert, die das theoretische Fundament der Arbeit bilden. Näher eingegangen wird auf den Mobilitätsbegriff, das Konzept der kommunikativen Mobilität und die Theorie der Mediatisierung kommunikativen Handelns. Des Weiteren erfolgt eine Auseinandersetzung mit dem interdisziplinären Forschungsfeld der feministischen Wissenschafts- und Technikforschung. Als letzten Punkt der theoretischen Einbettung dieser Arbeit wird die Präsenz von Frauen im öffentlichen Raum sowie dessen historische Entwicklung untersucht und inwiefern Gender Mainstreaming in der Stadt Wien umgesetzt wird.

Der nächste Abschnitt dieser Arbeit umfasst das Forschungsdesign. Zu Beginn werden die drei forschungsleitenden Fragen erläutert. Darauf folgt eine Beschreibung des gesamten Untersuchungsvorgangs inklusive der Begründung und Beschreibung der Methodenwahl sowie einer Erläuterung der Vorgehensweise rund um die Rekrutierung, Datenerhebung und -analyse. Dabei wird auch näher auf die forschungsethischen Grundsätze eingegangen, um die ethische Verantwortung und Sicherstellung der Integrität dieser Studie zu verdeutlichen. Zum Einsatz kommt ein Methodenmix aus begleiteten Mobility Walks, Wegetagebüchern und Interviews. Diese Kombination bietet sich für die vorliegenden Untersuchung an, da umfängliche und tiefgreifende Erkenntnisse hinsichtlich der Erlebenswelten der jungen Frauen gesammelt werden können. Im letzten Abschnitt werden die Ergebnisse dieser Studie präsentiert, diskutiert und interpretiert. Abschließend werden die gewonnen Erkenntnisse zusammengefasst und Anstöße für zukünftige Forschungen gegeben.

2 Forschungsstand

Zur Mobilitätsbiographie von Frauen im öffentlichen Raum gibt es bereits eine Fülle an Forschung aus Bereichen wie den Urban Studies (Hidayati et al. 2020; Mejía-Dorantes et al. 2020; Cui 2023), den Kulturstudien (Kail & Kleedorfer 1991), der Geographie (Kapitza 2022) und den Gender Studies (Dunckel-Graglia 2013, 2016).

Auf dem ersten Blick wird klar, dass sich Frauen anders bewegen als Männer. Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Raum Katalonien (Miralles-Guasch et al., 2016) zeigen, dass sich Frauen und Männer nicht nur in Bezug auf Häufigkeit des Mobilseins, sondern auch in Bezug auf die Art der Fortbewegung unterscheiden und diverse Gründe für ihre Mobilität vorweisen. So sind Frauen öfter unterwegs und machen mehr tägliche Fahrten als Männer, sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten. Während Männer zu einem großen Teil (57 %) aus beruflichen Gründen mobil sind, haben Frauen häufiger persönliche Gründe (61 %) wie Einkäufe oder Kinderbetreuung. Besonders stark ausgeprägt ist der geschlechtsspezifische Unterschied, wenn es um die Nutzung des Transportmittels geht. Selbst bei gleichen Mobilitätsgründen wählen Männer bevorzugt private Verkehrsmittel wie den eigenen PKW, als Frauen, die öffentliche Verkehrsmittel präferieren oder ihre Routen über den Fußweg bewältigen (Miralles-Guasch et al., 2016, S. 410-412). Diese Erkenntnisse verdeutlichen, dass Frauen nicht nur vielfältiger unterwegs sind, sondern auch ihre Mobilität von einem breiteren Spektrum an Beweggründen bestimmt wird. Wenn es darum geht, im öffentlichen Raum sicher unterwegs zu sein, stehen Frauen vor alltäglichen Herausforderungen, die sie ständig bewältigen müssen. Für Mütter kann bereits ein Bordstein zum Hindernis werden, wenn sie mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Ein leerer Handyakku kann den Zugriff auf wichtige Informationen oder das vertraute Netzwerk verhindern und dadurch die Umgebung plötzlich fremd und unsicher erscheinen lassen. Auch fremde Männergruppen in der Nähe, etwa in einer U-Bahn-Station, können ein Gefühl der Unsicherheit hervorrufen.

In einer Studie aus den 90er-Jahren (Buchegger & Vollmeier, 1991) wurde die Stadt Wien bereits als Fallbeispiel zur Untersuchung von Angsträumen im öffentlichen Raum herangezogen. Vor allem Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, Unterführungen, öffentliche Garagen sowie Parkanlagen stellten für die befragten Frauen einen unsicheren Ort dar. Genannt wurden schlecht beleuchtete und unübersichtliche Gangsysteme an Knotenpunkten wie etwa am Schwedenplatz oder Karlsplatz, genauso wie der Nestroyplatz, der durch die vielen Nischen als unsicher wahrgenommen wird. Auf der anderen Seite waren es auch die unbelebten Orte wie Unterführungen, die durch unzureichende Beleuchtung und lange Gänge für ein unwohles

Gefühl sorgen. Unter den Parkanlagen wurden am häufigsten der Prater, der Resselpark und der Stadtpark genannt. Eine bemerkenswerte Erkenntnis der Untersuchung ist außerdem, dass die Frauen im Zusammenhang mit unsicheren Orten eine Vermeidungsstrategie entwickelt hatten. So gaben die Frauen primär an, bestimmte Stationen öffentlicher Verkehrsmittel zu meiden, weil entweder die Route zur Station oder das Warten an der Station als unsicher empfunden wurde. Ergänzend zu erwähnen ist, dass hier vorrangig U-Bahn-Stationen und kaum Straßenbahn- oder Bus-Haltestellen genannt wurden. Das führt zu einem weiteren interessanten Aspekt im Kontext des nächtlichen Mobilseins: der Nachtbus. Auf die Frage, ob der Nachtbus bereits einmal für den Heimweg in Anspruch genommen wurde, konnten nur 23 % der befragten Frauen (unter 30 Jahre) mit „ja“ antworten. Die Gründe für die Nichtnutzung waren divers: Im Wesentlichen waren es die komplizierten Fahrpläne, die zu großen Zeitintervalle zwischen den Bussen als auch der lange Fußweg nach Hause von der Haltestelle. Im Hinblick auf den Aspekt Belästigungen nannten 60 % der untersuchten Frauen, dass sie sich vor allem durch verbale Äußerungen wie Nachpfeifen oder anzügliche Kommentare unwohl fühlten, wobei hier die Mehrheit der Frauen derartigen Situationen aus dem Weg ging, indem bestimmte Orte nicht besucht wurden. Während sich nur ein kleiner Teil mit der damit verbundenen Angst aktiv auseinandersetzte, mieden die meisten Frauen konkrete Straßen, Plätze sowie Verkehrsmittel und bevorzugten es, sich ein Taxi zu rufen. In dieser Studie wurden auch Forderungen zur Verbesserung der Sicherheit für Frauen erhoben: Zum einen organisatorische Veränderungen (1) wie eine verstärkte Polizeipräsenz in der Nacht, zum anderen bauliche Maßnahmen wie besser beleuchtete Straßen und sicherere Radwege (2), und schließlich auch eine Veränderung im Verhalten von Menschen gegenüber anderen (3), insbesondere die Reduzierung von Belästigungen durch Männer und die solidarische Unterstützung durch andere Frauen im öffentlichen Raum (Buchegger & Vollmeier, 1991, S. 95-102).

Weitere Untersuchungen belegen, dass diese Thematik nicht nur im westlichen Raum Anklang gefunden hat. Hidayati et al. (2020) führten in Jakarta und Kuala Lumpur eine Studie zu geschlechtsspezifischen Unterschieden und Wahrnehmungen von Sicherheit im urbanen Raum durch. Gegenstand der Forschung war neben dem mobilitätsbezogenen Verhalten der Proband:innen auch die Beleuchtung der räumlichen und soziokulturellen Konstrukte in beiden Städten. Auch diese Ergebnisse der Studie zeigen, dass sich Frauen im Gegensatz zu Männern im öffentlichen Raum signifikant unsicherer fühlen. In Jakarta wurde dieses Unsicherheitsgefühl hauptsächlich durch die starke Präsenz von Verkehrsteilnehmer:innen auf Motorrädern, überwiegend Männer, verursacht, die als potenzielle Gefahr wahrgenommen wurden. Das rücksichtslose und riskante Fahrverhalten dieser Gruppe hat dazu beigetragen, dass viele Frauen

den öffentlichen Raum als unsicher empfinden. Das führte in weiterer Folge dazu, dass Frauen gezwungenermaßen auf bestimmte Verkehrsmittel oder Routen verzichten mussten (Hidayati, 2020, S. 165-168).

Die Sicherheitssituation von Frauen im öffentlichen Raum stellt in vielen urbanen Zentren weltweit eine bedeutende Herausforderung dar und Mexiko City bildet dabei keine Ausnahme. Besonders aufschlussreich ist die Metropole als Case-Study, da ihr öffentliches Verkehrssystem als das zweitschlechteste unter den 15 größten Städten der Welt und als das unsicherste in Lateinamerika eingestuft wird (Thomas Reuters Foundation, 2014, zitiert nach Aguilar, Gutiérrez & Villagrán, 2021, S. 1382). Eine Studie der nationalen Kommission zur Vorbeugung von Diskriminierung (CONAPRED) im Jahr 2009 ergab, dass mehr als 80 % der Nutzer:innen von drei der wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Opfer geschlechtsspezifischer Gewalt wurden. 64 % der Befragten gaben an, unerwünschten sexuellen Blicken ausgesetzt gewesen zu sein, und 38 % berichteten davon, im vergangenen Jahr unangemessen berührt worden zu sein (Mejia-Dorantes & Villagrán, 2020, S. 3). In den 1990er Jahren lenkten internationale Diskussionen verstärkt die Aufmerksamkeit auf geschlechtsspezifische Gewalt im öffentlichen Nahverkehr von Mexico City. Als Reaktion darauf erkannte das Verkehrsministerium die Notwendigkeit, Frauen besser zu schützen, und führte im Jahr 2000 die sogenannte „pink transportation“ ein, die Frauenabteile in U-Bahnen sowie spezielle Frauenbuslinien und Taxis umfasst. Dieses Konzept wurde bereits in anderen Großstädten wie Dubai, Bangkok oder London umgesetzt (Dunckel-Graglia, 2013, S. 267-268).

In Anbetracht der anhaltenden Berichte über Gewalt gegen Frauen und der weitverbreiteten Unsicherheit in der Stadt beschäftigte sich Dunckel-Graglia (2016) in ihrer Studie mit den mobilitätseinschränkenden und freiheitsberaubenden Bedingungen von mexikanischen Frauen. Die Untersuchung richtete dabei ein besonderes Merkmal auf Bewältigungsstrategien, die die Frauen in Bezug auf Belästigungen und Gewalt im öffentlichen Personenverkehr entwickelten. Unter den insgesamt drei genannten Bewältigungsstrategien hat sich vor allem die Nutzung der „pinken“ Verkehrsmittel, wie etwa Frauenbusse, Taxis oder U-Bahn-Waggons für Frauen, als sicherheitsfördernd herausgestellt (Dunckel-Graglia, 2016, S. 633). In feministischen Kreisen wird die Einführung geschlechtergetrennter Verkehrsmittel allerdings nicht als umfassende Antwort angesehen, da diese Maßnahmen lediglich kurzfristige Zwischenlösungen darstellen und das zugrunde liegende Problem der geschlechtsspezifischen Diskriminierung im öffentlichen Raum nicht vollständig beseitigen können (Dunckel-Graglia, 2013, S. 265). Wie Mejia-Dorantes & Villagrán (2020, S. 3) feststellen, haben diese Maßnahmen eher dazu beigetragen, die

Probleme, mit denen Frauen im Alltag konfrontiert sind, ins öffentliche Bewusstsein zu rücken, ohne die Sicherheitslage der Frauen tatsächlich zu verbessern. Eine Umfrage der Thomas Reuters Foundation (2018) mit 1000 Frauen aus London, New York, Mexiko-Stadt, Tokio und Kairo bestätigte diese Einschätzung. Die Studie zeigte, dass Frauen in verschiedenen Städten ähnliche Bedenken äußerten. Maria José Bermúdez, eine Befragte aus Mexiko-Stadt, die täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln pendelt, erklärte, dass Männer mehr über Frauenrechte aufzuklären sind: „Women-only carriages don't really solve the problem because the issue has to do with Mexico's culture and how men treat women“ (Goldsmith, 2018). Darüber hinaus belegen Ergebnisse der vorhin erwähnten CONAPRED-Studie aus dem Jahr 2009, dass sich die Gewalt gegenüber Frauen trotz der Einführung von frauenexklusiven Transportangeboten nicht reduziert hat (Dunckel-Graglia, 2016, S. 626).

Mit Einbruch der Dunkelheit verändern sich die Bedingungen, unter denen Frauen den städtischen Raum erleben, erneut. Zwei große Unsicherheitsfaktoren sind dabei die Dunkelheit sowie das Auf-sich-allein-gestellt-Sein (Sessar, 2010, S. 63). Einen konkreten Blickwinkel auf den Aspekt der urbanen Dunkelheit liefert eine ethnographische Studie von Sumartojo & Pink (2018, S. 362-367). Sie zeigt, dass Licht maßgeblich beeinflusst, inwiefern sich in einer Stadt bewegt wird, wie die Stadt erlebt wird und welche Gebiete besucht werden. Nicht nur in Bereichen der Wegfindung, sondern vor allem auch für das persönliche Sicherheitsgefühl sind Lichter im öffentlichen Bereich wesentlich. Valentine (1990, S. 294-296) stellt allerdings fest, dass urbane Angsträume nicht nur dadurch geschaffen werden, wie urbane Umgebungen wahrgenommen werden. Sie werden vor allem auch durch soziale Netzwerke konstituiert. Demnach hat das nähere soziale Umfeld einen positiven Einfluss auf das persönliche Empfinden von Sicherheit im städtischen Raum. Valentine (1990, S. 294-296) führt als Beispiel eng vernetzte Nachbarschaften an, die sich durch starken sozialen Zusammenhalt und gegenseitigen Schutz auszeichnen. Selbst bei physischer Abwesenheit genügt es über mobile Endgeräte wie Smartphones in Kontakt zu stehen und Fremden zu signalisieren, dass man beschäftigt ist (Foley et al., 2007, S. 183).

Auch in der feministischen Kriminologie (Gunby et al., 2020, S. 36-37) gibt es Belege dafür, dass die Anwesenheit von anderen nahestehenden Personen als sicherheitsfördernd bewertet wird. Aus einer Gruppendiskussion mit 31 britischen Studentinnen geht hervor, dass männliche Freunde oder Beziehungspartner der befragten Frauen in nächtlichen Situationen oft als eine Art „Schutzschild“ eingesetzt wurden, um unerwünschte Aufmerksamkeit und Konfrontationen zu minimieren. Ähnliche Ergebnisse zeigt eine Studie im Raum England. Hier untersuchte

Roberts (2016) die Bedingungen, die für Frauen und Männer im nächtlichen städtischen Raum herrschen und befasste sich zudem mit Strategien, die entwickelt wurden, um mit potenziellen Bedrohungen umzugehen. Die Befragten beschrieben, dass sie provokantes Verhalten von anderen Personen ignorierten und versuchten, nicht auf Streitigkeiten oder Provokationen einzugehen. Sie wählten ihre Wege und Orte sorgfältig aus, beispielsweise indem sie bestimmte Bars oder Straßen, die als besonders konfliktbelastet bekannt waren, mieden. Des Weiteren bevorzugten die Befragten es, in Gruppen unterwegs zu sein, um für den gegenseitigen Schutz zu sorgen. Interessanterweise wurden gerade diese Gruppen häufig als Bedrohung wahrgenommen. Aus einem Gruppeninterview mit jungen Frauen ging hervor, dass vor allem laute Gruppen junger (männlicher) Menschen, die lautstark die Straße entlanggingen, als bedrohlich empfunden wurden, auch wenn sie sich nicht aggressiv verhielten (Roberts, 2016, S. 55-57). Belästigungen oder bedrohliche Situationen wie diese führen dazu, dass Frauen ihre Aktivitäten einschränken und somit auch einen Teil ihrer sozialen Teilhabe aufgeben. So meiden Frauen nicht nur bestimmte Orte und Straßen, sie verändern auch die Art und Weise, wie sie die Stadt erleben. Ergebnisse der Befragung von Sheard (2011, S. 626) zeigen, dass Frauen ihren Alkoholkonsum in der Nacht bewusst einschränken, um ihre Umgebung besser wahrzunehmen und ihre eigene Sicherheit effektiver gewährleisten zu können.

In Anbetracht dieser erkennbaren Missstände hat die feministische Forschung sich zum Ziel gesetzt, die Bedürfnisse von Frauen zu erfassen, Problemfaktoren zu identifizieren und im weiteren Sinne die Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum zu erhöhen (Ruhne, 2011, S. 48). Krauß und Schwimmer haben in ihrer Studie zur „Steigerung der gendergerechten Stadtplanung für mehr Sicherheit bei Nacht“ (2021) zwei häufig genannte Gründe für Unsicherheiten bei Nacht festgestellt, die sich mit den Erkenntnissen der bisherigen Literatur überschneiden: So ist es auch hier vorrangig die Dunkelheit und der Zustand des Alleinseins. Aus insgesamt 20 Kurzinterviews geht hervor, dass sich die Befragten neben einer besseren Beleuchtung vor allem die Gestaltung von offenen und hellen Stadträumen wünschen. Darüber hinaus wird die Anwesenheit fremder Menschen, insbesondere alkoholisierter Personen oder unerwünschte Ansprachen als Unsicherheitsfaktor empfunden. Um das subjektive Sicherheitsempfinden in solchen Situationen zu erhöhen, nannten die Befragten der Studie Vorschläge wie Selbstverteidigungskurse, die Installation von Notfallknöpfen in Innenstädten und Notrufmöglichkeiten per Handy. Krauß und Schwimmer (2021, S. 753-754) leiteten aus ihrer Erhebung verschiedene Lösungsansätze ab, die für eine höhere Sicherheit bei Nacht sorgen sollen. Hierzu zählen Maßnahmen wie etwa die Einbeziehung von Gender Planning innerhalb der Stadtplanung, die Errichtung einer 24-h-Governance oder auch digitale Tools wie beispielsweise City Information

Modelling, die Betroffenen die Möglichkeit gibt, Angsträume aufzuzeigen und präventive Maßnahmen einzuleiten. Die beiden Forscherinnen kritisieren, dass die Erforschung nächtlicher Angsträume bis dato zu wenig Anklang in der Stadtplanung gefunden hat. So gibt es lediglich „Empfehlungen für die Ausgestaltung baulicher Strukturen für sichere Nächte“ (Krauß & Schwimmer, 2021, S. 751).

In dieser Hinsicht gilt Wien als Vorzeigemodell einer Stadt, die mit einer gendersensiblen Planung des urbanen Raumes versucht, den Ansprüche und Bedürfnissen von Frauen gerecht zu werden. Der Werkstattbericht der Stadtentwicklung Wien aus dem Jahr 2013 beinhaltet fünf genderrelevante Planungsziele, darunter auch „die Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit“ im öffentlichen Raum (MA 18, 2013, S. 31). Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Gestaltung der Stadt nach dem Prinzip „sehen und gesehen werden“ vorgesehen. Zum einen geht es dabei um die Schaffung von offenen, gut einsehbaren und beleuchteten Räumen, die in weiterer Folge eine gute Orientierung gewährleisten, und zum anderen um Maßnahmen, die eine erwünschte soziale Kontrolle fördern. Des Weiteren soll das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden und öffentliche Räume, die nicht nur eine Verkehrs- sondern auch eine Aufenthaltsfunktion erfüllen, attraktiver gestaltet werden. Demnach sollen Straßenräume „sicher, angstfrei und barrierefrei nutzbar sein, Aufenthaltsqualitäten bieten und in ein durchgängiges Fuß- und Radwegenetz eingebettet sein“ (MA 18, 2013, S. 26-27). Vereinzelt Untersuchungen zu den Angsträumen von Frauen liefern Hinweise darauf, dass auch mobile Endgeräte wie etwa das eigene Smartphone eine bedeutende sicherheitsrelevante Funktion übernehmen können. Insbesondere in der feministischen Medienforschung wird die Rolle mobiler Technologien für die persönliche Wahrnehmung von Sicherheit untersucht. Eine Studie von Cumiskey & Brewster (2012) verdeutlicht, dass Smartphones als wichtige Begleiter fungieren und unter Umständen sogar zur Selbstverteidigung genutzt werden können. In der Erhebung wurde das Smartphone im Vergleich zu herkömmlichen Hilfsmitteln wie Pfefferspray nicht nur als effektiver eingeschätzt. Die befragten Frauen sahen das eigene Handy vor allem auch als psychologische Unterstützung, da sie in unsicheren Situationen die Möglichkeit bieten, Kontakt zu Angehörigen oder Behörden wie der Polizei herzustellen. Beachtlich ist außerdem, dass je länger die Befragten ein Mobiltelefon besaßen, desto unvorstellbarer wurde für sie der Gedanke, ohne dieses Gerät im öffentlichen Raum unterwegs zu sein (Cumiskey & Brewster, 2012, S. 596-597).

Diese enge Bindung zum Smartphone zeigt sich zunehmend als weit verbreitetes Phänomen, das in der Forschung als Nomophobie bekannt ist. Dabei handelt es sich um die Angst, ohne

Smartphone nicht auskommen zu können (Scherenberg, 2020, S. 305). Dieses Gefühl verdeutlicht, wie sehr die Verfügbarkeit des Mobiltelefons inzwischen für das persönliche Sicherheitsempfinden und die alltägliche Mobilität essenziell geworden ist. Auch Tozzo et al. (2021, S. 2) betonen die Relevanz von Smartphones und gehen ganz konkret auf Apps ein, die als „virtuelle Bodyguards“ im Alltag unterstützen sollen. Bereits in den 2000er Jahren, als Smartphones noch nicht so ausgereift waren wie heute, wurde festgestellt, dass sich Mobiltelefone auf das persönliche Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum auswirken. Die US-amerikanische Studie von Nasar et al. (2007) zeigt, dass die Mehrheit der befragten Studierenden sich durch ihr Mobiltelefon sicherer fühlte, wenn sie nachts allein unterwegs war. Dieses gesteigerte Sicherheitsgefühl führte sogar dazu, dass sie nach Einbruch der Dunkelheit Orte aufsuchten, die sie sonst meiden würden. Besonders bei Frauen war der Anstieg des Sicherheitsgefühls ausgeprägter als bei Männern, was zu einem deutlicheren Wandel im Verhalten führte. Mehr Frauen als Männer gaben an, nach Einbruch der Dunkelheit Orte aufzusuchen, die sie normalerweise nicht betreten würden (Nasar et al., 2007, S. 869-870). Foley et al. (2007, S. 189) kommen auf sehr ähnliche Erkenntnisse, wobei in dieser Untersuchung auch hervorgeht, dass Smartphones auf mehreren Ebenen positiv auf die Selbstbestimmung von Frauen einwirken. Ergebnisse einer Untersuchung in Neuseeland (Chowdhury et al. 2020) weisen darauf hin, dass sich Frauen vor allem bei langen Wartezeiten an Knotenpunkten auf ihr Smartphone verlassen und dadurch selbstbewusster auftreten können.

Auch die australische Studie von Hardley und Richardson (2021) beleuchtet, wie mobile Kommunikationstechnologien die persönliche Sicherheitswahrnehmung beeinflussen. Sie zeigt, dass Frauen gelernt haben, mobile Geräte wie Smartphones gezielt einzusetzen und diese in verschiedenster Weise als sicherheitsfördernde Elemente in ihrem Alltag zu nutzen. Neben (imitierten) Telefongesprächen, dem Teilen des Standortes und dem Aufsetzen von Kopfhörern spielte auch die Positionierung des mobilen Gerätes eine wesentliche Rolle für das persönliche Sicherheitsempfinden. So geht aus der Befragung hervor, dass das eigene Mobiltelefon immer in unmittelbarer Nähe und griffbereit sein sollte. Allerdings wurde diese enge Bindung an das Endgerät von den weiblichen Befragten teilweise ambivalent bewertet. Einerseits betrachteten die Teilnehmerinnen ihre Handys als beruhigendes Hilfsmittel, da die ständige Verbundenheit ihnen ein Gefühl von Sicherheit und Unterstützung gab. Andererseits war die Nutzung von Mobiltelefonen häufig von alltäglichen Ängsten geprägt, wie etwa Netzwerkunterbrechungen oder der Befürchtung, dass der Akku des Handys unterwegs zur Neige geht (Hardley & Richardson, 2021, S. 71-73).

Besonders aufschlussreich ist auch die Erhebung von Blom et al. (2010), die sich mit dem Design eines mobilen Kommunikationssystems namens „ComfortZones“ befasst. Diese Studie zählt zu einer der wenigen in diesem Themengebiet, die einen Methodenmix aus Interview, Tagebuch und „SPES“ aufweist. Im ersten Schritt wurden die untersuchten Frauen gebeten, ihre Gedanken und Wahrnehmungen im städtischen Raum in Form eines Tagebuches über einen bestimmten Zeitraum festzuhalten. Dabei sollten sie Momente notieren, die Unsicherheit auslösten, sowie Situationen, die ihr Sicherheitsgefühl stärkten. Anschließend wurden die gesammelten Informationen in einem Interview vertiefend besprochen. Als dritte Methode wurde die „Situating and Participative Enactment of Scenarios“ (SPES)-Technik angewendet. Dabei handelt es sich um ein Verfahren, das insbesondere im Konzeptdesign neuer Technologien Anwendung findet (Iacucci & Kuutti, 2002, S. 299). Gemeinsam mit den Studienteilnehmerinnen wurden Orte besucht, die für sie ein unsicheres Gefühl auslösten. Daraufhin wurden die Teilnehmerinnen gebeten, die im Tagebuch oder Interview beschriebenen Szenarien nachzustellen. Mithilfe eines Mock-Ups sollten die Teilnehmerinnen darlegen, wie sie dieses Modell nutzen würden, um ihr Sicherheitsgefühl an dem besagten Ort zu verbessern. Blom et al. (2010, S. 1846) haben aus den Erkenntnissen zwei Features identifiziert, die für die Konzeption der mobilen App „ComfortZones“ wesentlich waren:

1. **Sozialer Austausch:** Kommunikationsmöglichkeit zwischen den App-Nutzer:innen über eine Art „Feed“ sowie über eine Karten-Funktion, um die eigene Position mit anderen zu teilen. Aber auch die Möglichkeit, Kontakt mit Service-Mitarbeiter:innen aufnehmen zu können.
2. **Unsichere Orte aufzeigen:** Die Möglichkeit als Nutzer:in, unsichere beziehungsweise sichere Orte auf der Karte zu markieren und für andere zu visualisieren.

Obwohl die Studie aus dem Jahr 2010 stammt und einige inzwischen weit verbreitete Funktionen, wie etwa das Standortteilen, noch nicht berücksichtigen konnte, bleiben die gewonnenen Erkenntnisse über die gewünschten App-Features dennoch relevant. Die Ergebnisse zeigen wichtige Aspekte auf, die auch in der heutigen Zeit wertvolle Anhaltspunkte für die Weiterentwicklung von Apps liefern können. So wünschen sich Nutzer:innen vor allem aktuelle Informationen aus der Umgebung, die sie aus der App ablesen können sowie die Möglichkeit, auf sich aufmerksam machen zu können und im weiteren Sinne auch Behörden zu kontaktieren (Blom et al., 2010, S. 1850).

Wozu wenig bis kaum Literatur existiert, ist das Potenzial von Mobilitätsapps in Bezug auf die sichere nächtliche Mobilität. Das Forschungsprojekt „MyWay“ zählt zu einer der wenigen

Untersuchungen, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Mobilität für Menschen mit unterschiedlichen Lebensbedingungen anhand von Mobilitätsapps zu verbessern. Im Rahmen einer Literaturanalyse, einer quantitativen Befragung und eines Workshops mit Expert:innen untersuchten Stark et al. (2023) verschiedene regionale Mobilitätsapps in Deutschland und stellten fest, dass keine der betrachteten Apps die gewünschten Anforderungen der Nutzer:innen erfüllen konnte. Interessant zu sehen ist, dass die Apps vor allem bei sicherheitsbedingten Faktoren wie Orientierungshilfen, Informationen zur Beleuchtung oder der Auslastung der Verkehrsmittel schlecht abschnitten (Stark et al., 2023, S. 24-26). Gemeinsam mit Expert:innen der Softwareentwicklung wurden basierend auf diesen Ergebnissen vier wesentliche Themenschwerpunkte herausgearbeitet, die in Mobilitätsapps besser integriert werden könnten: Barrierefreiheit, Umstiege und Wartezeiten, Sicherheit und Reisekomfort. Mithilfe von persönlich erstellten „Hindernisprofilen“ sollten Nutzer:innen die Möglichkeit haben, ihre Streckenplanung in der „MyWay“-App nach ihren Wünschen und Bedürfnissen zu gestalten. Diese Implementierung wurde sowohl aus Sicht der Mobilitätsanbieter als auch der Nutzer:innensicht positiv bewertet. So würde dadurch nicht nur die Benutzerfreundlichkeit gesteigert, sondern auch die Kontrolle über die Appgestaltung stärker den Nutzer:innen übertragen, indem fehlende Routenangebote besser aufgezeigt werden könnten. Stark et al. (2023, S. 33) konnten somit feststellen, dass eine Implementierung von Hindernisprofile grundsätzlich realisierbar ist und als nützlich angesehen wird. Allerdings wurde in diesem Kontext auch darauf hingewiesen, dass zur Verbesserung von bestehenden Mobilitätsapps mehr Daten und Informationen hinsichtlich der konkreten Bedürfnisse und Anforderungen notwendig sind, um Nutzer:innen die optimalen Konfigurationsoptionen bieten zu können. Auf die Bedürfnisse und Anforderungen von jungen Frauen im urbanen nächtlichen Kontext soll in dieser Untersuchung näher eingegangen werden.

2.1. Forschungslücken

Den Einfluss von Smartphones auf die Art und Weise, die eine Stadt wahrgenommen und erlebt wird, zeigen die Ergebnisse der bisherigen Forschung bereits gut. Bisher gibt es allerdings nur wenige Untersuchungen, die die Aspekte von mobilen Medien, Geschlecht und dem urbanen nächtlichen Raum miteinander verknüpfen. Viele Studien beschäftigen sich rein mit den geschlechtsspezifischen Unterschieden im Mobilitätsverhalten und heben hervor, dass Frauen den öffentlichen Raum anders wahrnehmen. Die Empfindungen, Ängste, Bedürfnisse und Wünsche von Frauen im städtischen Raum bei Nacht bleiben allerdings größtenteils unbeleuchtet. Eine qualitative Herangehensweise soll hier mit konkreten Fällen tiefergreifende Erkenntnisse liefern. Zur Appnutzung von Frauen lassen sich einige Studien im Hinblick auf körperliche und mentale

Gesundheit (Zyklus-Tracker, Schwangerschaft, etc.) sowie der Prävention von häuslicher Gewalt finden (Alhusen et al. 2015; Decker et al. 2020; Maas et al. 2023). Auch Sicherheitsapps sind Gegenstand einzelner inhaltsanalytischer und quantitativer Studien (Capellan et al. 2022; Bevan 2024; Saker et al. 2024). Inwiefern mobile Apps im öffentlichen Raum, und ganz konkret, Mobilitätsapps zum Wohlbefinden von Frauen im nächtlichen Kontext beitragen können, wurde bislang kaum untersucht.

3 Theoretischer Anker

Die theoretische Grundlage dieser Arbeit stützt sich auf verschiedene Ansätze und Theorien aus der Kommunikationswissenschaft sowie auf feministische Perspektiven zu Technik und Gesellschaft. Zu Beginn dieses Kapitels wird der Mobilitätsbegriff genauer erläutert, da er für das Verständnis der vorliegenden Forschungsarbeit von zentraler Bedeutung ist. Im Zuge dessen erfolgt eine Auseinandersetzung mit dem Konzept der kommunikativen Mobilität und der Mediatisierungstheorie, welche die Rolle medialer Technologien in der Gestaltung gesellschaftlicher Prozesse beschreiben. Abschließend befasst sich dieses Kapitel mit Ansätzen aus der feministischen Wissenschafts- und Technikforschung, der Rolle von Frauen im öffentlichen Raum und dem Gender Mainstreaming in der Stadt Wien.

3.1. Mobilitätsbegriff

Um Mobilitätsvorgänge und -systematiken untersuchen zu können, bedarf es allem voran einer Auseinandersetzung mit dem Mobilitätsbegriff (siehe Abbildung 1). Dieser wird in verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen unterschiedlich definiert und angewendet. In sozialwissenschaftlichen Kontexten wird Mobilität üblicherweise in zwei Bereiche untergliedert: *räumliche* und *soziale Mobilität*. Während die *räumliche Mobilität* als (langfristige oder kurzfristige) regionale Bewegung von Individuen oder Gruppen verstanden wird, bedeutet die *soziale Mobilität* vielmehr den „Wechsel zwischen beruflichen Positionen [...] oder zwischen sozialen Lagen, Schichten und Klassen“ (Berger, 2013, S. 730).

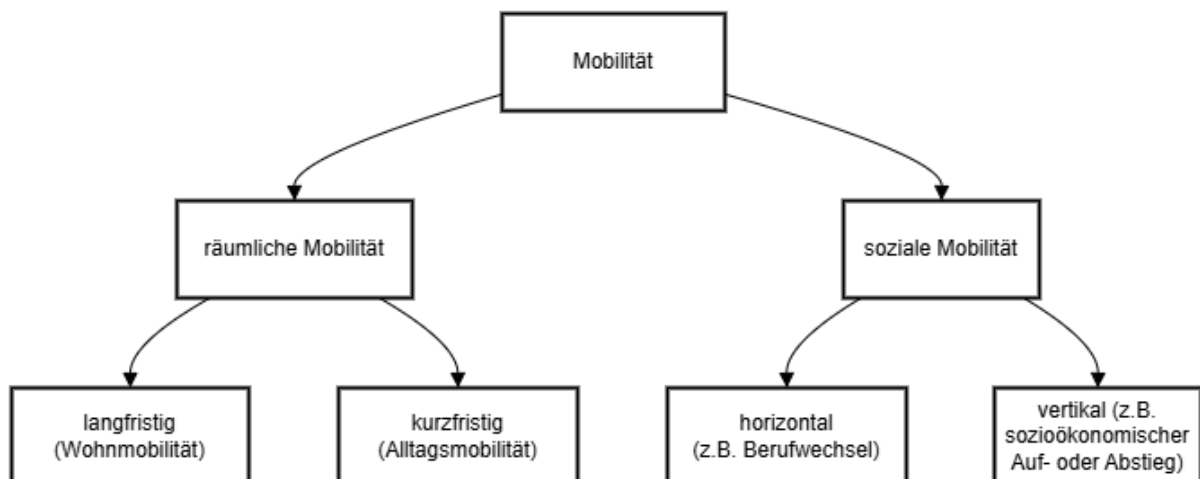


Abbildung 1: Der Mobilitätsbegriff

Quelle: In Anlehnung an Hammer & Scheiner, 2016, S. 19

Geprägt wurde der Begriff der *sozialen Mobilität* von Sorokin (1927, zitiert nach Kleining, 1989, S. 529). Er verstand darunter „die Veränderungen von Individuen im sozialen Raum“ und unterschied in diesem Zusammenhang zwischen *horizontaler Mobilität*, also dem Wechsel sozialer Positionen auf gleicher Ebene, und *vertikaler Mobilität*, die den Auf- oder Abstieg innerhalb sozioökonomischer Strukturen beschreibt (Kleining, 1989, S. 529). Sowohl die räumliche als auch die soziale Mobilität sind eng miteinander verknüpft, da räumliche Bewegung oftmals soziale Umbrüche mit sich bringt und umgekehrt. So kann beispielsweise etwa ein regional bedingter Arbeitsplatzwechsel mit besseren beruflichen Chancen und einem sozialen Aufstieg einhergehen (Manderscheid, 2012, S. 553). Der britische Soziologe John Urry bestätigt diese sozial-räumliche Wechselwirkung in dem von ihm entwickelten „neuen“ Mobilitätsparadigma. Demnach gilt Mobilität als zentrales Element für den Zugang zu gesellschaftlichen Räumen, Positionen und Ressourcen und trägt wesentlich zur Gestaltung sozialer Strukturen bei. Sie ist nicht zweckfrei, sondern entsteht im Zusammenspiel mit der räumlichen Organisation der Gesellschaft, die sie zugleich beeinflusst (Manderscheid, 2022, S. 40-41). Somit stellt Mobilität auch eine wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe am öffentlichen Raum dar. Für die Sicherstellung von Mobilität in einer modernen, globalisierten Gesellschaft sind allerdings bestimmte Rahmenbedingungen erforderlich. Erst durch das Vorhandensein von gewisser Infrastruktur, von Wege über Verkehrssysteme bis hin zu entsprechende Kommunikationssysteme, kann Mobilität ermöglicht werden (Manderscheid, 2022, S. 30). Wenn Frauen sich aufgrund mangelnder Infrastruktur, fehlender Informationsquellen oder empfundener Unsicherheit nicht frei bewegen können, wird folglich auch ihre soziale Teilhabe eingeschränkt.

Da Mobilität nicht allein als physische Bewegung verstanden werden kann, sondern auch von zugrundeliegenden Voraussetzungen abhängt, wurde das Konzept der *Motilität* als theoretische Erweiterung der Mobilitätsdiskussion eingeführt. Kaufmann et al. (2004, S. 750) definieren Motilität als „the capacity of entities (e.g. good, information or person) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances“. Motilität beschreibt folglich die Fähigkeit, sich sozial und räumlich zu bewegen (Canzler et al., 2016, S. 3). Zugleich stellt sie eine ungleichheitsrelevante Ressource dar, da der Zugang zu Mobilitätsmöglichkeiten und deren Nutzung sozial ungleich verteilt ist und unterschiedliche Teilhabechancen erzeugt (Manderscheid, 2012, S. 554). Zu genaueren Analyse dieser ungleich verteilten Mobilitätschancen unterscheiden Kaufmann et al. (2004, S. 750) drei miteinander verbundene Faktoren: Access, Competence und Appropriation. *Access* bezieht sich auf den Zugang zu Mobilität, der durch verschiedene Optionen und Bedingungen geprägt ist. So hängt der Zugang etwa von dem

verfügbaren Angebot an Infrastruktur oder Kommunikationsmitteln, von der verkehrspolitischen Situation oder dem sozioökonomischen Status eines Individuums ab. *Competence* umfasst die körperlichen, kognitiven und organisatorischen Fähigkeiten, die ein Individuum in Verbindung mit dem Mobilsein mit sich bringt. Dazu zählen die physische Fähigkeit zur Fortbewegung, das Wissen über Verkehrsregeln oder auch planerische Kompetenzen, etwa zur Routenwahl und zur Interpretation von Fahrplänen (Manderscheid, 2012, S. 31). Und schlussendlich beschreibt *Appropriation*, inwiefern der zur Verfügung stehende Zugang sowie die eigenen Kompetenzen wahrgenommen und eingesetzt werden. Dabei spielen persönliche Bedürfnisse, Erwartungen, Strategien und Gewohnheiten eine zentrale Rolle. Die drei Elemente der Motilität spiegeln die sozialen, kulturellen, ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen wider, innerhalb derer sich Mobilität realisieren lässt (Kaufmann et al., 2004, S. 750). Durch sie wird deutlich, dass Mobilität nicht allein auf individueller Ebene verortet ist, sondern in vielfältiger Weise durch gesellschaftliche Machtverhältnisse, soziale Ungleichheiten und institutionelle Strukturen geprägt wird. Daraus resultierend hat es sich die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung zum Ziel gemacht, nicht nur die physischen Bewegungen, sondern auch die komplexen, oft ungleich verteilten Bedingungen und Motivationen, die diese Bewegungen antreiben, zu untersuchen (Schneider, 2018, S. 10-11). Der Schwerpunkt dieser Untersuchung liegt daher auf der Frage, inwiefern junge Frauen Mobilität in ihrem Alltag erleben, mit welchen Einschränkungen sie konfrontiert sind und welche individuellen Handlungsmuster daraus resultieren.

3.2. Kommunikative Mobilität

Das Konzept der kommunikativen Mobilität dient als theoretische Grundlage, um die Beziehung von mobilen Medien und der zunehmenden lokalen Mobilität von Individuen besser zu verstehen. Mithilfe des Ansatzes kann ein „Rahmen für die Auseinandersetzung der Beziehungen zwischen Medien und Mobilität [geschaffen werden], der es [...] erlaubt, komplexe kommunikationswissenschaftliche Fragestellungen und Phänomene, wie beispielsweise mobile und mobil-vernetzte Lebensstile, aus einem alltagskulturellen Blickwinkel zu betrachten“ (Düvel, 2016, S. 46).

Der Ausdruck der kommunikativen Mobilität gewann unter anderem Anfang der 2000er-Jahre an Relevanz, als erste Studien zeigten, dass die neu aufgekommenen Smartphones als verlässliche Alltagsbegleiter und multifunktionale Kommunikationsmittel wahrgenommen wurden (Ganguin & Götz, 2014, S. 238). Hepp (2006, S.15) kritisiert in diesem Zusammenhang, dass sich die Forschung zum Mobiltelefon zu dieser Zeit vorrangig auf technologische Aspekte

konzentriert habe. Anstelle eines „technologischen Zentrismus“ innerhalb der Mobilkommunikationsforschung sei es laut ihm erforderlich, die Aspekte der alltäglichen Mediennutzung und des damit verbundenen soziokulturellen Wandels in die Analyse einzubetten. So bezieht Hepp (2006, S. 19) sich in seiner Argumentation zum einen auf das Konzept der „mobilen Privatisierung“ von Raymond Williams, wonach mobile Geräte wie Mobiltelefone in gesellschaftliche Entwicklungen eingebunden sind, etwa im Hinblick auf das steigende Bedürfnis, in Bewegung erreichbar zu sein. Zum anderen betont er, dass mobile Medien nicht nur neue Kommunikationsmöglichkeiten mit sich bringen, sondern zugleich auch mit Erwartungen und potenziellen Zwängen verbunden sind. In diesem Kontext nennt er als Negativbeispiel die Verwendung von Smartphones zur Überwachung oder Kontrolle innerhalb der Familie. Während derartige Praktiken, wie die freiwillige Standortfreigabe mit der Familie, heutzutage häufig im positiven Sinne aus Schutzgründen und Fürsorge genutzt werden, macht Hepp nichtsdestotrotz mit seiner Argumentation deutlich, dass das Mobiltelefon nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern in die umfassendere Beziehung zwischen Mediennutzung und Mobilität einzuordnen ist.

Grundsätzlich kann kommunikative Mobilität laut Hepp (2007, S. 38) auf zwei Weisen beleuchtet werden: das „Mobil-Werden“ von Kommunikationsgeräten“ einerseits sowie der steigende „Mobilitätsfokus“ stationärer Medien“ andererseits. Der erste Aspekt, mit dem unter anderem das Smartphone gemeint ist, findet besondere Beachtung in dieser Untersuchung. Der zweite Aspekt fokussiert auf die „zunehmende Ausrichtung stationärer Medien auf Menschen in Bewegung“ (Berg, 2017, S. 291), wie etwa Internetcafés, die von Reisenden aufgesucht werden. In Anbetracht dieser Definition stellt kommunikative Mobilität ein „kommunikations- und medienwissenschaftlich ausgerichtetes Betrachtungsmodell“ (Berg, 2014, S. 61) dar, das an die Mobilitäts- und Verkehrsforschung anknüpft und in enger Verbindung mit der lokalen Mobilität steht. Die lokale Mobilität beschreibt dabei eine *situative* lokale Mobilität, also dem Bewegen zwischen definierten Orten im Alltag, und eine *biografische* lokale Mobilität, im Sinne längerfristiger Ortswechsel (Berg, 2017, S. 292). In diesem Forschungszusammenhang soll besonderes Merkmal auf die situative lokale Mobilität von jungen Frauen und die damit verbundenen Herausforderungen gelegt werden. Vor dem Hintergrund des folgenden Kapitels lässt sich festhalten, dass kommunikative Mobilität als Teilbereich des Metaprozesses der Mediatisierung zu begreifen ist. Es verweist auf die zunehmende Wechselbeziehung mobiler Medienkommunikation mit der lokalen Mobilität des Menschen und verdeutlicht, in welchem Maße mediatisierte Kommunikationsformen in alltägliche Bewegungsräume eingebettet sind (Berg, 2017, S. 291).

3.3. Die Mediatisierung kommunikativen Handelns

Der Mediatisierungsbegriff hat in der europäischen Kommunikationswissenschaft eine lange Geschichte (Krotz, 2015, S. 439). Doch erst in den 1990er Jahren wurden erste Konzepte als Reaktion auf die Herausforderungen des voranschreitenden Medienwandels entwickelt. Im Wesentlichen bezeichnet die Mediatisierung die zunehmende Bedeutung von Medienkommunikation und zielt auf eine Beschreibung des Wechselverhältnisses von medialem und soziokulturellem Wandel (Berg, 2017, S. 17).

In der wissenschaftlichen Literatur zeigt sich ein vielfältiges Mediatisierungsverständnis, da der Begriff aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet wird, wodurch eine Vielzahl theoretischer Ansätze mit teils divergierenden Schwerpunkten entsteht. Besonders geprägt wurde der Ansatz jedoch im deutschsprachigen Raum von Friedrich Krotz und Andreas Hepp, die die Mediatisierung als umfassenden Metaprozess des sozialen Wandels begreifen (Krotz & Hepp, 2012, S. 10). So postuliert Krotz (2001, S.17), „dass die Medien im Alltag der Menschen neue Verwendungsweisen zugewiesen bekommen und für ihren Alltag zunehmend bedeutsam werden. [...] Sie verändern die zwischenmenschliche Kommunikation und erbringen immer häufiger relevante Orientierungsleistungen für das Leben in der Gesellschaft“.

Anhand des Beispiels des Smartphones lässt sich der Ansatz der Mediatisierung gut verdeutlichen. Ursprünglich ein Mittel zur direkten Kommunikation, hat es sich durch technologische Entwicklungen wie der Digitalisierung zu einem multifunktionalen, mobilen Gerät gewandelt, welches nicht nur neue Nutzungsweisen, sondern auch die Art der Kommunikation und des Handelns beeinflusst (Berg, 2014, S. 47). Krotz bezieht sich bei der Mediatisierung allerdings nicht nur auf die Untersuchung einzelner Medien wie dem Smartphone, sondern betrachtet Mediatisierung als einen Metaprozess des sozialen Wandels, der sämtliche Bereiche der Gesellschaft beeinflusst (Hartmann & Hepp, 2010, S. 11-12). Demnach beschäftigt sich die Mediatisierungsforschung nicht nur mit dem Wandel des Mediensystems. Vielmehr analysiert sie zum einen auf der individuellen Ebene, wie sich das alltägliche Leben und die sozialen Beziehungen von Menschen verändert, und auf der institutionellen Ebene nach dem Wandel von Politik, Wirtschaft, Sozialisation, Gesellschaft und Kultur (Krotz, 2012, S. 37).

Mit dem 2007 publizierten Buch „Mediatisierung: Fallstudien zum Wandel von Kommunikation“ formuliert Krotz (2007, S.15) mehrere Grundannahmen zur Mediatisierung, die im folgenden Abschnitt aufgrund teilweiser inhaltlicher Überschneidungen in einer zusammengefassten Form aufgeführt werden:

- Mediatisierung wird als Metaprozess verstanden. Dabei bedeutet dies, dass sie "weder räumlich noch zeitlich noch in ihren sozialen und kulturellen Folgen begrenzt ist" (Krotz, 2007, S. 15).
- Der Fokus liegt hierbei nicht nur auf Folgen von Technik, sondern vielmehr auf den Folgen, die durch das wechselseitige Verhältnis von Medien, Kommunikation, Individuum und Gesellschaft entstehen.
- Die zentralen Fragestellungen sind: Wie und warum entwickeln sich Medien und Kommunikation und welche Auswirkungen haben sie auf Mensch und die Gesellschaft? Medien beeinflussen die Gesellschaft dabei weniger durch ihre Inhalte, sondern vielmehr als Möglichkeit, die menschliche Kommunikation strukturell zu prägen.
- Neu entstandene Medien verdrängen nicht die alten, sondern führen dazu, dass komplexere Medienumgebungen entstehen und sich medienvermittelte Kommunikationsformen weiter ausdifferenzieren.
- Mediatisierung ist empirisch auf mikro-, meso- und makrosozialer Ebene zu untersuchen, also dem alltäglichen Handeln eines Menschen, der Kommunikation von Organisationen und Gruppen bis hin zum gesellschaftlichen Wandel.
- Durch Mediatisierung wandeln sich die Kommunikationspraktiken. Neue Kommunikationsräume und -netzwerke entstehen und bestehende Kommunikationsmöglichkeiten werden umstrukturiert.

Abschließend lässt sich festhalten, dass Mediatisierung als umfassender Ansatz sowohl auf individueller als auch gesellschaftlicher Ebene ansetzt und ein besseres Verständnis der Zusammenhänge zwischen Medienkommunikation und Mobilität ermöglicht (Berg, 2014, S. 50).

3.4. Gender und Technologie

Ebenso relevant für diese Arbeit ist die feministische Wissenschafts- und Technikforschung, ein interdisziplinäres Feld, das die Wechselwirkung von Geschlecht und Technologie untersucht und darauf abzielt, die Auswirkungen von Technologie auf Geschlechterverhältnisse zu verstehen (Ernst, 2019, S. 448). Die Wurzeln der feministischen Wissenschafts- und Technikforschung lassen sich bis in die 1970er Jahre zurückführen, als sozialistisch-marxistische Strömungen begannen, Technologie als sozial geprägtes Phänomen zu analysieren. So wurde argumentiert, dass technologische Entwicklungen nicht unabhängig von gesellschaftlichen Machtverhältnissen verlaufen, sondern eng mit Klassenverhältnissen verknüpft sind. Aufbauend auf dieser Perspektive wurde aus feministischer Sicht die Beziehung zwischen Technologie und der Arbeit von Frauen in den Fokus gerückt. Kritisiert wurde vor allem, dass Arbeitsteilung sowohl

im beruflichen als auch im häuslichen Raum einer sexuellen Hierarchie unterliegt, die sich aus einer patriarchalen Vormachtstellung ergibt (Wajcman, 2010, S. 147). Demnach hat Technik keinen neutralen, sondern einen kulturell männlich geprägten, „vergeschlechtlichten“ Charakter (Saupe, 2002 S. 18-19). Daraus resultierend forderten sozialistisch-marxistische Feministinnen eine Erweiterung des Arbeitsbegriffs, die reproduktive Arbeit als gleichwertigen Bestandteil gesellschaftlicher Produktion anerkennt.

Zeitgleich setzten sich auch Vertreter:innen des liberalen Feminismus für eine geschlechtliche Gleichheit in Gesellschaft und Demokratie ein (Lenz, 2019, S. 236) und drängten auf einen besseren Zugang zu Berufen in Wissenschaft und Technologie (Wajcman, 2007, S. 288). Im Gegenzug zu sozialistisch-marxistischen Bewegungen sahen sie Technik allerdings als neutral an. Technik an sich wird einer kritischen Analyse also nicht unterzogen (Saupe, 2002, S. 27). Das Problem lag viel mehr in der geschlechtsstereotypen Sozialisierung von Frauen in Rollen wie etwa jene der Hausfrau oder Mutter, die die Vorstellung verstärkte, Technik sei in erster Linie männlich geprägt und in ihren Werten von Männern dominiert (Wajcman, 2007, S. 289). Durch eine derartige Auffassung seien Frauen „dazu verurteilt worden, partikuläre Geschlechterrollen zu übernehmen [...], die ihre eigentlichen Befähigungen verborgen hätten“ (Saupe, 2002, S. 26). Liberale Feministinnen sahen demnach einen wichtigen Schritt in der Förderung von Frauen durch Initiativen und Programme, wodurch sie sich besser in die „männliche“ Welt der Technik eingliedern sollten.

In diesem Zusammenhang steht der liberale Feminismus allerdings im Widerspruch zu zahlreichen anderen feministischen Analysen von Technik und wird dafür kritisiert, dass die „Benachteiligung (von Frauen) in der Gesellschaft [...] als selbstverschuldet“ dargestellt wird (Saupe, 2002, S. 26). Demnach fokussieren sich liberale Bewegungen weniger auf die Technowissenschaft und ihre Institutionen, die an die Werte und Bedürfnisse von Frauen angepasst werden müssen. Vielmehr vertreten sie die Position, dass Frauen ihre Geschlechtsidentität aufgeben sollen, um in die patriarchal geprägte Welt der Technik eindringen zu können. Die Kritik am liberalen Feminismus mündete unter anderem im radikalen Feminismus der 1980er Jahre, der sich nicht nur mit der männlichen Monopolstellung in Technologie auseinandersetzte, sondern vor allem auch damit, wie Geschlecht in Technologie selbst verankert ist (Wajcman, 2010, S. 146). Frauen als soziale Gruppe stehen unter den von männlicher Dominanz geprägten Strukturen, die sich sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum widerspiegeln. Der radikale Feminismus zielt darauf ab, diese Bereiche der patriarchalen Kontrolle aufzuzeigen und sämtliche soziale Strukturen im Sinne der Emanzipation zu transformieren (Rowland & Klein, 2013,

S. 273-274). Neben den grundlegend unterschiedlichen Erlebniswelten von Frauen und Männern, richtet sich der Fokus vor allem auch auf die Interessen und Bedürfnisse von Frauen und inwieweit Technologien diese Unterschiede berücksichtigen oder ihnen gerecht werden (Wajcman, 2010, S. 290).

Obwohl die sozialistisch-marxistischen, liberalen und radikalen feministischen Strömungen im Detail unterschiedliche Blickwinkel auf das Verhältnis von Gender und Technik einnehmen, lässt sich dennoch feststellen, dass sie einem Technologiewandel im Sinne geschlechtergerechter Strukturen vergleichsweise eher pessimistisch eingestellt sind (Wajcman, 2010, S. 147). Mit dem Aufkommen digitaler vernetzter Technologien eröffnete die Bewegung des Cyberfeminismus eine viel optimistischere Perspektive. Eines der zentralen Konzepte des Cyberfeminismus ist die sogenannte „Cyborg“-Metapher (Haraway, 1995, S. 35), welche die Verschmelzung von Mensch und Technologie und die Vermischung von Grenzen verdeutlichen soll. Cyborgs stellen hybride Figuren dar, denen „weder eine eindeutige Gestalt, noch ein eindeutiges Geschlecht und nicht einmal eine eindeutige Subjektivität bzw. Objektivität zugeordnet“ (Saupe, 1998, S. 170) werden kann. Dieser Utopie zufolge sollen innovative Technologien zu einer geschlechtergerechten Gesellschaft beitragen, in dem bestehende Geschlechterverhältnisse und Rollenbilder aufgelöst werden können (Stoltenhoff & Raudonat, 2018, S. 132). Insbesondere digitale Technologien stellen laut der Cyberfeministin Plant eine ideale Grundlage dar, um die Grenzen zwischen Mensch und Maschine und somit auch dem typisch Männlichen und Weiblichen aufzuweichen (Wajcman, 2010, S. 147). Auch Haraway geht in ihrem Werk „Ein Manifest für Cyborgs“ mit einem optimistischen Ansatz in die Thematik, indem sie die Entwicklungen in Technoscience als Chance für einen kulturellen, politischen und sozialen Wandel versteht. Wajcman (2010, S. 148) argumentiert in diesem Kontext allerdings, dass die Möglichkeit einer fluiden Aushandlung von Geschlecht in digitalen virtuellen Welten immer auch durch die in der realen Welt gelebten Geschlechterverhältnisse beschränkt wird und Technologie als solche weder automatisch einen patriarchalischen noch emanzipatorischen Charakter besitzt. Inwiefern Geschlechterverhältnisse die wissenschaftliche Forschung und technologische Innovation beeinflussen und wie diese Entwicklungen wiederum die Konstruktion von Geschlecht beeinflussen, war lange Zeit kein Thema innerhalb der traditionellen Science and Technology Studies (Sollfrank, 2018, S. 8). Doch genau diesen Aspekt postuliert Wajcman (2004) mit dem Ansatz des Technofeminismus. Er kombiniert die Aspekte Feminismus, Technik und Arbeit und stellt eine Schnittstelle zwischen Science and Technology Studies (STS) und feministischen Technologiestudien dar. Technologie wird demnach als soziotechnisches Produkt angesehen, das durch die Gesellschaft und dem damit verbundenen Wandel bestimmt wird (Wajcman, 2010, S. 150).

Umso mehr verdeutlicht dieses Konstrukt, dass die Inkludierung von Frauen und deren Interessen im Hinblick auf technologische Entwicklung eine maßgebliche Rolle spielt.

Gerade im Kontext der Technikforschung wird deutlich, wie feministische Ansätze die Rolle von Geschlechterverhältnissen und -symboliken in der Gestaltung technischer Entwicklungen sichtbar machen: „STS scholarship increasingly recognises that the social meanings of technology are contingently stabilised and contestable, that the fate of a technology depends on the social context and cannot simply be read off fixed sets of power arrangements.” (Wajcman, 2007, S. 294) So zeigt sich das an der Zusammenarbeit zwischen feministischer Forschung und der Science & Technology Studies (STS) und ganz konkret an den konzipierten Ansätzen „Social Construction of Technology“, kurz SCOT, und dem „Social Shaping of Technology“-Ansatz, kurz SST (Wolffram, 2006, S. 3108). Beide Ansätze verdeutlichen, dass für die Ausgestaltung einer technischen Innovation sowohl technische als auch soziale Faktoren berücksichtigt werden müssen. Im Gegensatz zu bislang vorherrschenden Konzepten wie dem technologischen Determinismus, der technologische Entwicklungen als primäre Treiber für den gesellschaftlichen Wandel betrachtet (Encel, 1975, S. 129-130), berücksichtigt der von Pinch und Bijker (1984) definierte SCOT-Ansatz soziale Gruppen, die in weiterer Folge auch den „Erfolg“ einer Technologie determinieren. Somit setzt sich eine technologische Innovation erst dann durch, wenn sie von den entscheidenden sozialen Akteuren anerkannt wird (Wolffram, 2006, S. 3109). An dieser Stelle muss jedoch auch festgehalten werden, dass der SCOT-Ansatz in feministischen Analysen als „geschlechtsblind“ kritisiert wurde, da er die Genderverhältnisse nicht ausreichend bis kaum einbindet (Wajcman, 2003, S. 13). Der von MacKenzie und Wajcman (1999) entwickelte SST-Ansatz erweitert die Technikforschung um diese Perspektive und nimmt dabei einen neuen Blick auf das wechselseitige Verhältnis von Gesellschaft und Technik ein (Russel & Williams, 2002, S. 45). Zentraler Gedanke dieses Konzepts besteht darin, dass Technologie durch Geschlechterverhältnisse beeinflusst wird und zugleich diese Geschlechterbeziehungen mitgestaltet. Der vergeschlechtlichte Charakter von Technik ist dabei nicht nur im Entstehungsprozess wie dem Design verankert, sondern wird auch in allen weiteren Phasen, insbesondere der Nutzung und Anwendung weiter geformt (Wajcman, 2010, S. 149). Über die letzten Jahrzehnte fand der Ansatz des „Social Shaping of Technology“ in verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen Anklang und eröffnete ein Forschungsverständnis, das zahlreiche empirische Untersuchungen hervorbrachte (Howcroft, Mitev & Wilson, 2004, S. 331). Die Bedeutung dieser Gender-Perspektive zeigte sich vor allem in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Haushaltstechnologien. Eine der in diesem Feld bekanntesten Untersuchungen ist die Studie von Cockburn und Ormrod (1993) zur Entwicklung der Mikrowelle. So wurde

die Mikrowelle ursprünglich als zeiteffizientes und leicht bedienbares Hightechgerät an eine männliche Zielgruppe gerichtet, allerdings später im Design so angepasst, dass es in einem traditionell weiblich geprägten häuslichen Alltag Anwendung fand. Da die in der Regel männlichen Designer nur begrenzte Informationen über die Bedürfnisse und Anforderungen an das Design eines Mikrowellenherds verfügten, trug die alltägliche Erfahrung der Frauen im häuslichen Bereich zur vollendeten Ausgestaltung des Produkts bei (Williams & Edge, 1996, S. 18). Mit diesem Fall wird verdeutlicht, dass Geschlecht einen stetigen Faktor in allen Phasen des Lebenszyklus eines technischen Artefakts darstellt und dass Männer und Frauen unterschiedliche Lebensrealitäten besitzen, die sich im täglichen Umgang mit Technologien manifestieren. Abschließend lässt sich auf Grundlage der soeben dargestellten feministischen Analysen festhalten, dass heutige technologische Diskurse lediglich durch die Berücksichtigung von Geschlechterverhältnissen und die Einbeziehung weiblicher Sichtweisen in die Prozesse und Praktiken technologischer Innovation umfassend reflektiert werden können (Wajcman, 2010, S. 150).

4 Frauen im öffentlichen Raum & Gender Mainstreaming

Der öffentliche Raum wird als den Bereich einer Stadt bezeichnet, der allen Personen frei zugänglich und nutzbar ist. „Öffentlicher Raum muss grundsätzlich ohne physische und soziale Barrieren sein, um seinen integrativen Funktionen gesellschaftlich gerecht zu werden. Er soll den selbstbestimmten Gebrauch von Stadt und die Identifikation mit dem Ort fördern.“ (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 171-172)

Öffentliche Räume werden auf vielfältige Weise genutzt, wobei gesellschaftliche Entwicklungen eine prägende Rolle spielen, da sie beeinflussen, wie sich öffentliche Räume verändern (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 173). Befasst man sich mit der Geschichte des öffentlichen Raumes, dann zeigt sich, dass sich Geschlechterrollen in der Zeit immer wieder gewandelt haben. So brachte der Beginn der industriellen Revolution eine Trennung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit mit sich (Dörfler, 1991, S. 151). Die Trennung dieser beiden Räume spiegelt sich auch in der Stadtstruktur wider (Aufhauser et al., 1991, S. 21). Städte waren lange Zeit so organisiert, dass öffentliche Räume wie Arbeitsstätten, politische Zentren und Freizeitangebote überwiegend von Männern genutzt wurden, während Frauen oft auf die häuslichen Räume beschränkt blieben. Im Zuge der zweiten Frauenbewegung Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre bildete sich eine feministische Stadtkritik heraus, die begann, sich mit der „Ver-geschlechtlichung“ räumlicher Strukturen zu befassen. Ein zentraler Aspekt der feministischen Stadtkritik ist die Frage, inwiefern sich gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse im Raum widerspiegeln (Becker, 2004, S. 377). So wurden vor allem die Grundannahmen der soziologischen Stadtforschung kritisch hinterfragt, da Analyse-kategorien wie Arbeit und Freizeit oder Öffentlichkeit und Privatheit oft unreflektiert und ohne Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Perspektiven verwendet wurden. Diese Kategorien, so die feministische Kritik, spiegeln eine männlich geprägte Perspektive wider und blenden die spezifischen Erfahrungen und Lebensrealitäten von Frauen in der Stadt aus (Frank, 2004, S. 196). Die drei wichtigsten Kritikpunkte der feministischen Stadtkritik umfassen (1) die hierarchische Geschlechterordnung im öffentlichen und privaten Raum und die damit verbundene (sexualisierte) Gewalt gegenüber Frauen, (2) die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, die Frauen auf Reproduktionsarbeit im privaten Raum beschränkte, und (3) die räumliche Trennung von Produktions- und Reproduktionsarbeit, die geschlechtsspezifische Rollenzuschreibungen verstärkte und Frauen von Emanzipierungsmöglichkeiten ausschloss (Schuster, 2022, S. 52-53). Vor diesem Hintergrund verfolgte die feministische Stadtkritik das Ziel, ein fundiertes „empirisch gesichertes Wissen“ über die Lebensrealitäten von Frauen in urbanen Räumen zu sammeln sowie die „Entwicklung und

Durchsetzung alternativer Konzepte der Planung und Gestaltung von Städten“ (Frank, 2004, S. 196). In den letzten Jahrzehnten haben verschiedene Faktoren, einschließlich der zunehmenden Erwerbstätigkeit, dazu beigetragen, dass Frauen verstärkt die private Sphäre des Haushalts und der familiären Pflichten verlassen und in die öffentliche Sphäre eingetreten sind. Die Entdeckung des städtischen Raumes führte einerseits dazu, dass Frauen begannen, die Stadt als „Emanzipationsraum“ zu nutzen und neue Lebensstile und Lebensentwürfe zu entwickeln (Frank, 2003, S. 116). So beschreiben Aufhauser et al. (1991, S. 21-22) Frauen als „Grenzgängerinnen“, die zwischen der öffentlichen und privaten Sphäre hin- und herwechseln. Für diesen Prozess benötigen sie andererseits aber auch „gebahnte Wege, die ihnen die alltägliche Grenzüberschreitung normativ, räumlich und zeitlich erleichtern“ (Martiny & Martwich, 1989, zitiert nach Aufhauser et al., 1991, S.22).

Anfang der 1990er Jahre wurden im Rahmen der Ausstellung „Wem gehört der öffentliche Raum – Frauenalltag in der Stadt“ erstmals Forderungen für eine gendersensiblere und alltagsgerechtere Stadtplanung in der Stadt Wien gestellt. Die Veranstaltung wurde von den Raumplanerinnen Eva Kail und Jutta Kleedorfer organisiert und fungierte als wichtiger Anstoß, da sie erstmals auf die Relevanz von Genderaspekten aufmerksam machten und ein Umdenken in der Raumplanung forderten (Jackowska & Ferradás, 2023, S. 254). In dem dazu publizierten Buch wurde unter anderem diskutiert, inwiefern öffentliche Räume gestaltet werden müssen, um als „sozial sicher“ zu gelten. Anhand des Beispiels einer U-Bahn-Station in Amsterdam beschreibt Licka (1991), wie solche Räume beschaffen sein sollten. Die erste Bedingung ist eine gute Übersicht in Innen- sowie Außenräumen, um eine wechselseitige Sichtbarkeit unter den Menschen gewährleisten zu können. Zudem spielt die einfache Orientierung zur und in der Station eine zentrale Rolle. Sie sollte gut beleuchtet und so gestaltet sein, dass man sich nicht leicht verirrt. Schließlich trägt das Image der Umgebung auch einen wichtigen Teil zur sozialen Sicherheit bei. Umso freundlicher und einladender die Station gestaltet ist, desto eher halten sich Menschen dort auf und fühlen sich sicher (Licka, 1991, S. 117-118).

Mit der Jahrtausendwende verpflichtete sich die Stadt Wien, Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und -entwicklung zu verankern und eine klare Zielsetzung in Richtung geschlechtergerechte Stadt zu formulieren (Riß et al., 2019, S. 17). Im Unterschied zum Gender Planning, das geschlechtsspezifische Anforderungen im Rahmen räumlicher Planung und Entwicklung fokussiert (Huning et al., 2021, S. 9), stellt Gender Mainstreaming einen übergeordneten und gesamtheitlichen Prozess dar, der die zugrunde liegenden, komplexeren Probleme (Wei, 2023, S. 42) adressiert. Es handelt sich dabei um eine strategische Herangehensweise unter einer

gendergerechten Perspektive, die in allen Phasen eines Planungs- und Umsetzungsprozesses zur Anwendung kommt und so eine gleichberechtigte und chancengleiche Gesellschaft gewährleisten soll (MA 18, 2013, S. 17). Basierend darauf wurden im von der Stadt Wien publizierten Werkstattbericht im Jahr 2013 mehrere genderrelevante Planungsziele herausgearbeitet: Neben der „städtebaulichen Struktur“, der „Entwicklung von lokalen Zentren“ und der „sozialen Infrastruktur“ stehen vor allem auch die „Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit“ sowie das Themenfeld „öffentlicher Raum und Mobilität“ im Mittelpunkt der Zielsetzung (MA 18, 2013, S. 31). Demnach geht es hier vorrangig darum, die innerstädtische Orientierung sowie die soziale Kontrolle zu verbessern, aber auch die Optimierung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Raum, ganz konkret „die Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs durch eine faire Aufteilung des Straßenraums“ (MA 18, 2013, S. 44-45).

Ein weiterer Aspekt, der in diesem Zusammenhang gezielt untersucht wird, sind Angsträume. In sozialwissenschaftlichen Diskursen gewinnt der Begriff zunehmend an Relevanz und wird häufig in Kontexten von nächtlicher urbaner Mobilität im öffentlichen Raum untersucht (Kelm et al., 2018; Kutschinske et al., 2000; Kramer & Mischau, 1993; Schlosser & Zeile, 2018). Grundsätzlich ist die Wahrnehmung von Angsträumen von Individuum zu Individuum unterschiedlich. Es lässt sich nicht einheitlich definieren, was einen Raum oder ein Gebiet als „Angstraum“ kategorisiert und hängt von „Alter, Geschlecht und von der sozialen Gruppenzugehörigkeit“ ab (Döring, 2008, S. 97). Wie auch schon aus dem bisherigen Forschungsstand hervorgeht, sind es für Frauen insbesondere unbelebte, dunkle und unübersichtliche Orte, die als „Angstraum“ wahrgenommen werden, wenngleich sich derartige Faktoren nicht zwingend von anderen sozialen Gruppen unterscheiden müssen. So sind es vor allem Dunkelheit, Unübersichtlichkeit, schwer einschätzbare Räume und fremde Personen, die für Unsicherheit sorgen (Döring, 2008, S. 97). Darüber hinaus können auch situative Bedingungen wie etwa die Vertrautheit des Ortes, die Tageszeit und auch eigene Erfahrungen mit Gegenden die Wahrnehmung eines Ortes als Angstraum beeinflussen (Kramer, 1993, S. 54). Angsträume im öffentlichen Raum sind weniger durch eine tatsächlich existierende Bedrohung geprägt als vielmehr durch ein subjektives Unsicherheitsempfinden, das von Betroffenen als real wahrgenommen wird. Demnach sind es für Frauen dennoch öffentliche Orte, die als gefährlich eingeschätzt werden, obwohl statistische Daten nahelegen, dass Gewalt gegen Frauen primär im privaten Raum stattfindet (Döring, 2008, S. 98). Hinsichtlich der geschlechtsspezifischen Planungsziele zur Vermeidung von Angsträumen wurden im Werkstattbericht der Wiener Stadtplanung (MA 18, 2013, S. 44) folgende Qualitätsmerkmale festgehalten:

- „Eingänge und Fenster der Gebäude sind zur Straße hin orientiert (insbesondere entlang von Hauptwegen). Nischen und Vorsprünge sind einsehbar gestaltet.“
- „Eingangsbereiche und Hauptwege sind gut ausgeleuchtet.“ sowie
- „Wichtige Verbindungswege durch Parkanlagen sowie die an die Wege angrenzenden Bereiche sind gut ausgeleuchtet. Attraktive Alternativrouten werden angeboten. Öffentliche Einrichtungen sind nicht ausschließlich durch öffentliche Parkflächen erreichbar.“

Trotz der in den letzten Jahren erzielten Fortschritte im Bereich feministischer Stadtkritik und Gender Mainstreaming muss nichtsdestotrotz festgehalten werden, dass die Stadtplanung bis heute in vielerlei Hinsicht von patriarchalen Strukturen geprägt ist, was sich sowohl in der Gestaltung öffentlicher Räume als auch in den zugrunde liegenden Planungsprozessen widerspiegelt (Aufhauser et al., 1991, S. 24). So muss sich immer auch die Frage gestellt werden, in welchem Ausmaß Frauen aktiv im urbanen Planungsprozess integriert sind (Hoffelner, 2018, S. 5). Dass eine geschlechtssensible Beteiligung wirkungsvolle Effekte erzielen kann, demonstriert ein Projekt der Stadt Malmö, bei dem es um die Entwicklung sozial verträglicher Fuß- und Radwege durch die aktive Mitgestaltung von Bewohner:innen ging. Im Rahmen dieses Projekts wurde eine Fokusgruppe junger Frauen gegründet, um aus einer geschlechtssensiblen Perspektive konkrete Ideen für die Optimierung des städtischen Raums zu entwickeln. Diese integrative Maßnahme fand breite mediale Anerkennung und führte dazu, dass sich diese Frauen nach Abschluss des Projekts zu einer Interessensgruppe formierten, um sich den Herausforderungen der geschlechtergerechten Stadtentwicklung weiter anzunehmen (CIVITAS, 2016, S. 34). Wie eingangs erläutert, wird die Art und Weise wie Frauen und Männer sich im öffentlichen Raum bewegen und welche Mobilitätsangebote in Anspruch genommen werden, von strukturellen, historischen und kulturellen Bedingungen beeinflusst (Weinreich, 2021, S. 6). Zudem befinden sich Städte in einem stetigen Wandel und sehen sich zunehmend mit komplexen Herausforderungen konfrontiert, die es zu bewältigen gibt. Vor diesem Hintergrund ist es als Stadtplanung umso relevanter, die vielschichtigen Probleme der modernen Zeit unter Berücksichtigung einer gendersensiblen Perspektive zu behandeln und die Bedürfnisse und Lebensrealitäten aller Geschlechter im öffentlichen Raum gleichermaßen einzubeziehen.

6 Forschungsleitende Fragestellungen

Ziel dieser wissenschaftlichen Arbeit ist es, die nächtliche Mobilität junger Frauen im öffentlichen Raum in ihren unterschiedlichen Facetten zu analysieren und zu untersuchen, inwiefern Mobilitätsapps zur Unterstützung bei der Routenbewältigung beitragen können. Nach einer intensiven Literaturrecherche und Auseinandersetzung mit dem aktuellen Forschungsstand, haben sich dabei einige Forschungsfragen herauskristallisiert, die in Folge dieser Untersuchung beantwortet werden sollen. Auf Basis dieser drei Forschungsfragen wurden die Leitfäden für den Mobilitätsspaziergang, das Interview und das Wegetagebuch erstellt:

FF1: Wie bewegen sich junge Frauen nachts im öffentlichen Raum fort?

Im Mittelpunkt der ersten Forschungsfrage stehen die individuellen Wahrnehmungen, Erfahrungen und Strategien der jungen Frauen im Kontext nächtlicher Mobilität im öffentlichen Raum. Darüber hinaus werden aber auch ihre Bewegungsmuster und Nutzungspräferenzen im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel und des öffentlichen Raumes der Stadt Wien analysiert. Ein besonders hoher Erkenntnisgewinn soll hier im Rahmen der nächtlichen Mobilitätsspaziergängen generiert werden, da diese ethnographische Herangehensweise direkte Einblicke in die alltägliche Erlebniswelt der Teilnehmerinnen im öffentlichen Raum ermöglicht.

FF2: Inwiefern werden Mobility Apps nachts von jungen Frauen genutzt?

Dass digitale Technologien moderne Städte wie Wien in vielfältiger Weise prägen, wird durch zahlreiche Studien belegt (Jensen, 2019, S. 99). Insbesondere dem stets mitgeführten Smartphone wird dabei eine große Bedeutung zugeschrieben, da es einerseits die Orientierung und Navigation beeinflusst, andererseits aber auch neue Formen von sozialer Vernetzung ermöglicht. Dadurch verändern sich nicht nur individuelle Bewegungsmuster, sondern auch das Verständnis von räumlicher Wahrnehmung und sozialer Vernetzung im urbanen Kontext. Demnach beschäftigt sich die zweite Forschungsfrage mit der Rolle von Mobilitätsapps, die im Kontext nächtlicher Fortbewegung Verwendung finden. Von besonderem Interesse ist in dieser Fragestellung, inwiefern sich die Nutzung der Apps unterscheidet, welche Faktoren diese Unterschiede bedingen und welche vorhandenen Tools und Funktionen aktiv zur Routenbewältigung eingesetzt werden.

FF3: Welche Bedürfnisse und Wünsche haben junge Frauen an Mobility Apps im Hinblick auf eine sichere Mobilität bei Nacht?

In Anlehnung an die zweite Forschungsfrage, soll sich die dritte Forschungsfrage den konkreten Bedürfnissen und Anforderungen an Apps, darunter konkret Mobilitätsapps, zuwenden. So ist vor allem interessant, inwiefern bestehende Tools und Features optimiert werden können, aber auch, welche bislang nicht vorhandenen Funktionen und Services oder gar neue Apps zur Verbesserung der nächtliche Routenbewältigung beitragen könnten.

7 Methodendesign

Ziel der Untersuchung ist es, die individuellen Wahrnehmungen und Eindrücke junger Frauen hinsichtlich ihrer Mobilitätserfahrungen zu beleuchten. Um diesem Erkenntnisinteresse gerecht zu werden, wird ein dreiteiliger qualitativer Methodenmix eingesetzt, bestehend aus Mobilitätsspaziergängen, Wegetagebüchern und qualitative Leitfadeninterviews. Dieser Methodenan-satz ermöglicht es, ein umfassendes Bild der individuellen Mobilitätserfahrungen zu gewinnen. Beginnend mit den Mobility Walks (Kusenbach, 2008) sollen die Interviewpartnerinnen nachts auf einem vorab abgestimmten Weg begleitet werden und das Mobilitätsverhalten, die App-Nutzungsweisen, Gedanken und Empfindungen sowie die für die Frauen wesentlichen „Schauplätze“ erhoben werden. Zusätzlich zu den Mobilitätsspaziergängen sollen Wegetagebücher eingesetzt werden, die für einen festgelegten Zeitraum selbstständig von den Teilnehmerinnen ausgefüllt werden sollen. Demnach sollen die Lebensrealitäten der jungen Frauen anhand von schriftlichen Notizen, Screenshots und Fotoaufnahmen möglichst genau erfasst werden. Als dritte qualitative Erhebungsmethode kommt das qualitative Interview zum Einsatz. Das Interview bildet den finalen Schritt der Erhebungsphase und soll unter anderem auch auf die Tagebuchaufzeichnungen eingehen, die von den Probandinnen eigenständig erfasst wurden. Im folgenden Abschnitt werden diese Methoden im Detail erläutert.

7.1. Der Mobilitätsspaziergang

Die von Kusenbach (2008, S. 353) initiierte „Go-Along“-Methode, oder auch Mobilitätsspaziergang (engl. Mobility Walk) genannt, stellt ein qualitatives ethnographisches Erhebungsinstrument dar, das zu einem besseren phänomenologischen Verständnis der materiellen und sozialen Umwelten von Menschen beitragen soll. Im Gegensatz zu klassischen ethnographischen Methoden eröffnet der Mobilitätsspaziergang eine neue Perspektive, wodurch tiefgründige Erkenntnisse über die Wahrnehmungen, Gedanken und Emotionen von Interviewpartner:innen gesammelt werden können. Go-Alongs werden idealerweise „in situ“ durchgeführt, indem Interviewpartner:innen „vor Ort“ in ihren alltäglichen Bewegungen begleitet werden und die Forschenden gleichzeitig Zugang zu den individuellen Erfahrungen und Bewertungen bestimmter Orte erhalten (Kusenbach, 2003, S. 463). Die Potenziale der Go-Along-Methode hebt Kusenbach (2003, S. 466) in fünf Kategorien hervor:

1. Wahrnehmung: Go-Alongs verdeutlichen, dass Wahrnehmung kein neutraler Prozess ist, sondern von Werten, Emotionen und biographischen Erfahrungen geleitet wird. Durch das Zuhören, Beobachten und Fragen vor Ort, können Informationen gesammelt

werden, die bei klassischen Erhebungsmethoden wie dem Interview verborgen bleiben oder in unzureichender Form zum Ausdruck gebracht werden.

2. Räumliche Praktiken: Die Art und Weise, wie räumliche Umgebungen wahrgenommen und erlebt werden, zeigt sich in den alltäglichen Bewegungen und Handlungen der Individuen. Go-Along-Interviews können sichtbar machen, in welchem Ausmaß diese Praktiken und Strategien ausgestaltet sind und in welchen Situationen sie aktiviert werden.
3. Biographien: Durch die Bewegung in den räumlichen Umgebungen der Interviewpartner:innen werden Assoziationen zwischen Orten und persönlichen Erfahrungen sichtbar. Go-Alongs ermöglichen es demnach, die hinter Orten stehende Bedeutung zu rekonstruieren und biographische Zusammenhänge für die Forschung zugänglich zu machen.
4. Soziale Architektur: Werden Netzwerke, Gruppierungen oder Hierarchien untersucht, so können Go-Alongs hier die verknüpften Strukturen von sozialen Beziehungen aufdecken und die analysieren, inwiefern sich Interviewpartner:innen in diesen sozialen Verflechtungen wiederfinden.
5. Soziale Sphären: Mobilitätsspaziergänge eröffnen Einblicke in die sozialen Lebensbereiche, die von Interaktionsmustern geprägt sind. Verglichen mit der klassischen teilnehmenden Beobachtung, lässt sich hier ein besseres Verständnis der sozialen Dynamiken in gemeinschaftlichen Kontexten gewinnen.

Die fünf dargestellten Potenziale verdeutlichen, wie facettenreich die Möglichkeiten des Mobilitätsspaziergangs für diese Untersuchung sind und welchen Beitrag sie dazu leisten können, die Bandbreite des methodischen Werkzeugkastens zu erweitern (Kusenbach, 2008, S. 357). Go-Alongs und weitere mobile Methoden haben in den letzten Jahren in verschiedensten Disziplinen an Bedeutung gewonnen. Mobile Interviews finden sich zunehmend in Erhebungen zur Stadt- und Gentrifizierungsforschung, zur Raumwahrnehmung marginalisierter Gruppen wie Obdachlose oder Migrant:innen, in schulischen Kontexten, in der Gesundheits- und Freizeitforschung sowie der Untersuchung von Stadtnatur, der Landschafts- und Grenzforschung (Naumann & Strüver, 2025, S. 20). Darüber hinaus beschränkt sich die mobile Erhebungsform nicht nur auf Spaziergänge, sondern umfasst unter anderem auch Erhebungen mit dem Fahrrad, im Auto, im Taxi oder auf dem Schiff (Naumann & Strüver, 2025, S. 9). Inzwischen werden bei mobilen Methoden auch methodische Kombinationen eingesetzt, um tiefgreifende Erkenntnisse

erheben zu können. Dazu zählen die Verknüpfung mit Mapping-Ansätzen, visuellen Methoden wie Fotos und Videos, Tagebücher, Fokusgruppen und stationären Interviews, aber auch der Einsatz von GPS-Tracking, Apps oder Virtual-Reality-gestützten Interviews (Naumann & Strüver, 2025, S. 22-23). Tagebücher werden auch in dieser Untersuchung ergänzend eingesetzt, da sie es ermöglichen, individuelle Wahrnehmungs- und Handlungseindrücke der Teilnehmerinnen unabhängig von spezifischen Erhebungssituationen detailliert zu dokumentieren und somit den Erkenntnisgewinn zu erweitern. Vor diesem Hintergrund wird im folgenden Kapitel die Methode des Wegetagebuchs näher vorgestellt.

7.2. Wegetagebuch

Obwohl das Tagebuch im sozialwissenschaftlichen Methodendiskurs im Vergleich zu anderen Instrumenten bisher eher eine untergeordnete Rolle gespielt hat (Kunz, 2015, S. 141), kann es in Verbindung mit ethnographischen Untersuchungen durchaus relevante und neue Einblicke ermöglichen: „Durch die Intimität und Selbst-Gerichtetheit stellen private Tagebücher eine außergewöhnliche Quelle dar, die Zugang zu Innenleben und Lebenswelten von Individuen, und damit deren Sichtweisen offen legen und so neue, exklusive Erkenntniszugänge eröffnen können.“ (Segbers & Kanwischer 2015, S. 300) Insbesondere innerhalb der empirischen Mobilitätsforschung werden Wegetagebücher als aktive Methode eingesetzt, um sowohl subjektive als auch objektive Mobilitätsinformationen unmittelbar durch die beforschte Person zu erheben (Pakusch et al., 2016, S. 58).

Alaszwewski (2006, S. 8) definiert im Hinblick auf die formellen Eigenschaften eines Tagebuchs für wissenschaftliche Analysen vier Kriterien. Erstens folgt ein Tagebuch einer gewissen Regelmäßigkeit, nach der über einen bestimmten Zeitraum hinweg Einträge dokumentiert werden. So können Tagebucheinträge je nach Untersuchungskontext entweder in festgelegten Zeitintervallen erfasst werden, wie etwa durch das tägliche Niederschreiben städtischer Mobilitätsmuster (Kraft et al., 2020), oder auch ereignisbezogen, wie etwa im Fall der Dokumentation von Entscheidungsprozessen bei der Studienwahl (Baker, 2023). Zweitens werden die Einträge von einer konkreten Person verfasst, die ihre privaten Gedanken und Wahrnehmungen notiert und im Rahmen der Untersuchung anonymisiert zur Verfügung stellt. Demnach bezieht die schreibende Person eine starke persönliche und selbstbezogene Perspektive und hat auch die Kontrolle über den Zugang zum Inhalt des Tagebuchs (Segbers & Kanwischer, 2015, S. 301). Drittens werden die Einträge in zeitlicher Übereinstimmung mit den jeweiligen Ereignissen oder Aktivitäten verfasst und beinhalten somit tagesaktuelle Gedanken und Eindrücke der schreibenden Person. Viertens fungiert das Tagebuch als Dokumentationsinstrument zur

Aufzeichnung aller Aspekte, die die schreibende Person als wichtig empfindet (Segbers & Kanwischer, 2015, S. 300-301). Die Ausgestaltung des Tagebuchs richtet sich nach dem jeweiligen Untersuchungsthema und kann je nach Forschungsziel variieren. Für diese Untersuchung wurde eine relativ offen gestaltete Tagebuchvorlage für die teilnehmenden Frauen entwickelt, die einerseits durch offene Fragen strukturiert ist, andererseits aber auch Raum für eigene Überlegungen, (visuelle) Beobachtungen und Wünsche lässt. In der folgenden Abbildung wird die Vorlage des Wegetagebuchs näher dargestellt:

TX	WEGETAGEBUCH - TAG X	
	Datum der Strecke:	
	Wann bist du losgegangen?	
	Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?	
	Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges? Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien	
	Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.	
	Bitte protokollier deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel. Alternativ gerne auch als Screenshot.	
	Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden haben. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)	
	Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.	

	Bist du mit jemandem unterwegs gewesen? (Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)	
	Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen? Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.	
	Sonstige Notizen	

Tabelle 1: Wegetagebuch Vorlage (eigene Darstellung)

Tagebücher bieten sich als geeignete Erhebungsmethode an, indem sie neue Perspektiven und einzigartige Erkenntniszugänge liefern, dennoch sind sie wie jede Erhebungsmethode nicht frei von Einschränkungen. So kann es durch Tagebücher zu Verzerrungen kommen, wenn das Niedergeschriebene von inneren oder äußerlichen Faktoren wie „Zeit, Lust, Impulse, Gewohnheiten o.ä.“ geleitet wird (Segbers & Kanwischer, 2015, S. 303). Des Weiteren verlangt die Dokumentation mittels Tagebuch auch ein gewisses Maß an Engagement und Mitwirkungsbereitschaft seitens der untersuchten Personen, da von ihnen verlangt wird, sich wiederholt den gleichen Frage- und Aufgabestellungen hinzuwenden (Bolger et al, 2003, S. 591). Um diesen Aufwand zu konkretisieren und mögliche Ausfälle zu minimieren, wurden die Teilnehmerinnen dieser Untersuchung vorab über alle Schritte des Untersuchungsprozesses instruiert. Zudem wurde die Handhabung der Tagebuchaufzeichnungen in einem gemeinsamen Gespräch besprochen. Dabei wurde kommuniziert, dass die Teilnehmerinnen ihre Aufzeichnungen innerhalb der festgelegten Kriterien weitgehend eigenständig zeitlich planen können. Demnach stand es den Teilnehmerinnen frei, den Weg, die Uhrzeit und den Tag der Route selbst zu wählen. Diese Regelung war insbesondere vor dem Hintergrund der Sample-Zusammensetzung relevant, da diese auch berufstätige Mütter umfasste, deren zeitliche Ressourcen begrenzt waren.

Als zusätzliche Limitation im Zusammenhang mit der Tagebuchmethode ist zu beachten, dass sie nicht „als Abbild eines Erlebens, eines Lebens oder gar der Wahrheit zu verstehen (sind). Es handelt sich explizit um Interpretationen zweiten Grades.“ (Segbers & Kanwischer, 2015, S. 303). Die von den Teilnehmerinnen festgehaltenen Eindrücke und Gedanken beinhalten dabei also immer auch subjektive Deutungen, die einer weiteren Reflexion und Einordnung bedürfen. Aus diesem Grund wurden im Anschluss an die Tagebucherhebung qualitative, digital geführte

Interviews mit den teilnehmenden Frauen durchgeführt, in dem die erhobenen Notizen gemeinsam besprochen und kontextualisiert wurden. Der folgende Abschnitt widmet sich dabei einer näheren Darstellung des qualitativen Leitfadeninterviews als Methode.

7.3. Qualitatives Leitfadeninterview

Das qualitative Leitfadeninterview gilt in der qualitativen Forschung als eins der am weitesten verbreiteten und methodisch bewährten Erhebungsinstrumente (Helfferich, 2022, S. 875). Das Leitfadeninterview ermöglicht es, „genaue Kenntnis über subjektive Innenwelten, Biografien, Erfahrungen, Gedanken, Emotionen aber auch über soziale Dynamiken und Strukturen zu gewinnen und so zu einer dichten Beschreibung und zu einem Verstehen der untersuchten Phänomene zu gelangen“ (Misoch, 2019, S. 279).

Im Fokus dieser Untersuchung stehen die Wahrnehmungen und Bedeutungszuschreibungen der jungen Frauen. Ziel dieses abschließenden Teils der Erhebung ist es, die in den Tagebüchern festgehaltenen Notizen gemeinsam mit den Teilnehmerinnen zu reflektieren und noch offene für das Forschungsinteresse relevante Informationen, darunter auch soziodemographischen Daten zu erheben. Für die Umsetzung wurde daher ein semi-strukturiertes Leitfadeninterview gewählt. Der vorab formulierte Leitfaden dient als Orientierungsrahmen für die Gesprächsführung und folgt dem Prinzip „so offen wie möglich, so strukturierend wie nötig“ (Helfferich, 2022, S. 883). Demnach verfügt der Leitfaden über eine gewisse Struktur, die gewährleistet, dass sowohl zwischen Interviews als auch im Auswertungsprozess Vergleiche hergestellt werden können. Das halbstrukturierte Interview setzt sich aus vorab festgelegten Fragen zusammen, worunter aber auch Zusatzfragen oder neu formulierte Fragen zulässig sind (Renner & Jacob, 2020, S. 16).

Durch die halboffene Struktur fungiert der Leitfaden als Gedächtnisstütze und stellt thematische Orientierungspunkte bereit, die für neue Impulse herangezogen werden können (Schreier et al., 2023, S. 256). Um einen möglichst natürlichen Gesprächsverlauf zu gewährleisten, wird die Abfolge der Fragen situativ an den Gesprächsfluss angepasst. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die befragten Frauen frei und ungehindert sprechen können und die befragte Person flexibel auf die Antworten der interviewten Frauen Bezug nehmen kann (Schreier et al., 2023, S. 555). Die formale Gestaltung des vorliegenden Interview-Leitfadens weist eine starke Strukturierung auf, da die im Vorfeld durchgeführten Mobility Walks je nach Probandin einen unterschiedlich ausgeprägten Erkenntnisgewinn erbringen. Um dennoch sicherzustellen, dass alle für das Forschungsinteresse interessante Aspekte erfasst werden, erweist sich eine stärkere

Strukturierung des Interview-Leitfadens als sinnvoll. Thematische Überschneidungen zwischen dem Mobility Walk und dem Leitfadeninterview gleichen sich aus, indem im letzten Erhebungsschritt Fragestellungen entfallen können, sofern sie bereits im mobilen Gespräch behandelt wurden, während umgekehrt vertieft wird, was zuvor unzureichend zur Sprache kam. Auf diese Weise können die Erhebungen flexibel an den Verlauf angepasst und für beide Phasen optimale Bedingungen geschaffen werden (Misoch, 2019, S. 66-67). Der Aufbau des vorliegenden Leitfadeninterviews wird im folgenden Absatz näher ausgeführt:

- (1) Einleitung & Reflektion der Tagebücher
- (2) Mobilitätsbiographie
- (3) Technikbiographie
- (4) Problemfelder
- (5) Wünsche & Anregungen
- (6) Soziodemographie

Zu Beginn des Interviews erfolgt eine (1) Begrüßung und Einleitung, verbunden mit einem Dank an die Interviewpartnerinnen für die ausführliche und eigenständige Dokumentation der Tagebuchaufzeichnungen. Im Anschluss werden die Tagebuch-Einträge gemeinsam gesichtet, diskutiert und reflektiert. Dabei werden die Einträge in chronologischer Reihenfolge (als „Tag 1“, „Tag 2“ und „Tag 3“ gekennzeichnet) durchgegangen. Hierbei ist anzumerken, dass eine vorherige Sichtung des Materials durch die forschende Person es ermöglicht, dass sich die Besprechung gezielt nur auf die Tagebucheinträge konzentriert, die nicht selbsterklärend sind und im Rahmen des Interviews näher besprochen werden müssen. Der zweite Abschnitt (2) „Mobilitätsbiographie“ beschäftigt sich mit der Auseinandersetzung der individuellen Mobilitätsbiographie der jungen Frauen. Dabei soll erfasst werden, wie sich die tägliche und nächtliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gestaltet, welche Erfahrungen und Strategien die Teilnehmerinnen entwickelt haben, um sich in der Stadt zurechtzufinden, und welche räumlichen und zeitlichen Muster ihr Mobilitätsverhalten prägen. Der dritte Abschnitt (3) Technikbiographie behandelt die technischen Rahmenbedingungen und Praktiken hinsichtlich ihrer Mobilität. Durch die vorangegangene Untersuchung der Nutzung von Mobilitätsapps und weiterer damit verbundener technischer Aspekte im Mobility Walk kann das Leitfadeninterview gezielt offene Punkte aufgreifen und behandeln. Im vierten Abschnitt (4) gilt es, Einblicke in die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit, Wohlbefinden und potenziellen Risiken im öffentlichen Raum zu gewinnen. Dabei werden sowohl konkrete Erfahrungen und Situationen, in denen sich die Teilnehmerinnen unwohl oder unsicher fühlen, als auch Strategien und Verhaltensweise in der nächtlichen Mobilität thematisiert. Besondere Aufmerksamkeit liegt auf der Nutzung

öffentlicher Verkehrsmittel, konkreter Orte sowie der Rolle von Smartphones und Apps. Im fünften Abschnitt (5) des Interviews erhalten die teilnehmenden Frauen die Gelegenheit, ihre Mobilitätserfahrungen retrospektiv zu reflektieren. Das umfasst sowohl die Erfahrungen aus dem gemeinsamen mobilen Spaziergang und den eigenständig geführten Tagebucheinträgen als auch ihre alltäglichen Mobilitätserfahrungen der vergangenen Wochen außerhalb der Studie. Dabei können sie vor allem eigene Wünsche, Vorstellungen und Anregungen äußern. Abschließend werden soziodemographische Daten der Teilnehmerinnen erhoben und ein Dank für die Zusammenarbeit ausgesprochen.

8 Forschungsablauf

8.1. Rekrutierung der Teilnehmerinnen

Da es sich bei der vorliegenden Arbeit um eine ethnografische, explorative Untersuchung handelt, werden die Teilnehmerinnen anhand eines strategischen Samplings ausgewählt. Dabei werden gezielt konkrete Fälle gezogen, die im Laufe der kontinuierlichen Analyse um weitere Fälle erweitert werden können. Für die Rekrutierung dieser Fälle müssen vorab „Informationen über die Verteilung der für die Forschungsfrage relevanten Merkmale in der Grundgesamtheit vorliegen, sodass diese Informationen für die Zusammenstellung der zu Befragenden eingesetzt werden können“ (Misoch, 2019, S. 208).

Demnach wurden im Rahmen dieser Untersuchung konkrete Merkmalsausprägungen festgelegt, anhand derer die Auswahl der Teilnehmerinnen erfolgte. Insgesamt nahmen sieben junge Frauen im Alter von 25 bis 35 Jahren teil. Das Sample setzte sich dabei aus drei gebürtigen Wienerinnen, drei zum Studium nach Wien gezogenen Teilnehmerinnen sowie einer Teilnehmerin zusammen, die erst vor kurzem (einige Monate) aus beruflichen Gründen nach Wien gezogen ist. Voraussetzung für die Aufnahme in das Sample war das Vorliegen eines aktiven urbanen Mobilitätsverhaltens, vor allem auch nachts, einer grundlegenden Affinität zu mobilen Kommunikationstechnologien und in Folge auch eine regelmäßige Verwendung von Mobilitätsapps. Darüber hinaus sollten die Teilnehmerinnen nicht nur vorübergehend in Wien unterwegs sein, sondern (zumindest bereits einige Monate) dauerhaft in Wien leben und somit auch grundlegende Erfahrung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt Wien vorweisen.

Überblick der Teilnehmerinnen:

Teilnehmerin	Alter	Wohnbezirk	Bezug zu Wien	Berufliche Situation
T1	35	2. Bezirk	Zugezogen	Berufstätig / Studentin
T2	29	21. Bezirk	Wienerin	Karenz / Studentin
T3	35	21. Bezirk	Wienerin	Berufstätig / Karenz
T4	25	9. Bezirk	Wienerin	Studentin
T5	27	10. Bezirk	Zugezogen	berufstätig
T6	25	10. Bezirk	Frisch zugezogen	berufstätig
T7	29	4. Bezirk	Zugezogen	Studentin

Tabelle 2: Überblick der Teilnehmerinnen (eigene Darstellung)

Rekrutiert wurden die Teilnehmerinnen über das persönliche Umfeld sowie über Facebook-Gruppen, die sich durch einen gemeinschaftlichen Unterstützungscharakter auszeichneten.

Diese Gruppen waren entweder nach Wiener Bezirken organisiert („Wohnen in Bezirk xy“) oder speziell als Frauengruppen konzipiert („Frauen helfen Frauen“, „Frauen in Wien“, „International Women in Vienna“, etc.). Im Vorfeld wurden die teilnehmenden Frauen über alle Schritte des Forschungsablaufs informiert und sämtliche Anforderungen sowie Rahmenbedingungen kommuniziert. So wurden die Frauen auch darüber informiert, dass die Mobilitätsspaziergänge in Form nächtlicher Interviews im öffentlichen Raum der Stadt Wien durchgeführt werden. Ausführliche Informationen zur Einhaltung der forschungsethischen Grundsätze hinsichtlich dieser Untersuchung finden sich im gleichnamigen späteren Kapitel.

8.2. Erhebung

Zu Beginn der Erhebungsphase wurde mit jeder Teilnehmerin ein individueller Termin für den Mobilitätsspaziergang vereinbart. Die inhaltliche und zeitliche Abstimmung erfolgte dabei digital oder telefonisch. Dabei einigte man sich auf einen gemeinsamen Abend sowie auf einen Treffpunkt und Zielort des mobilen Interviews. Der zurückgelegte Weg hatte eine Dauer von etwa 30-60 Minuten und beinhaltete mindestens einen Umstieg in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Bevor der Mobility Walk gemeinsam gestartet wurde, wurden die Rahmenbedingungen sowie der Ablauf nochmals besprochen sowie offene Fragen geklärt. Dabei wurde die Probandinnen auch gebeten, während des Spazierens ihre Gedanken und Wahrnehmungen frei zu äußern und ihre Emotionen zu konkreten Situationen oder Orten auszudrücken. Gleichmaßen wurde darauf hingewiesen, dass die Teilnehmerinnen jederzeit die Möglichkeit und Freiheit hatten, den Walk zu pausieren oder abubrechen, sollten sie sich in einer Situation unwohl fühlen.

Der Mobility Walk folgte einem natürlichen Ablauf und passte sich den Gegebenheiten der Situation vor Ort an. Anhand des semi-strukturierten Leitfadens erhielt der gemeinsame Spaziergang eine grundlegende Struktur, während gleichzeitig genügend Offenheit bestand, um auf situativ auftretende Themen einzugehen (Marquart, 2025, S. 229). Der Leitfaden für den Mobility Walk orientiert sich thematisch an dem Leitfaden des Interview-Leitfadens, enthält jedoch zusätzliche Elemente, die gezielt auf die situativen Empfindungen und Wahrnehmungen der Probandinnen ausgerichtet sind. So wurden unter anderem auch folgende Fragen gestellt, wenn es die jeweilige Situation erlaubte: „Wie fühlst du dich gerade?“, „Was ist schon einmal passiert auf dieser Strecke? Willst du mir von einer konkreten Situation erzählen?“ oder „Wie würdest du diese Fahrt zusammenfassen? Welche Situation ist dir besonders in Erinnerung geblieben?“. Der gesamte Leitfaden für den Mobilitätsspaziergang befindet sich im Anhang.

Der Mobility Walk wurde aktiv von den Probandinnen gelenkt, sodass einige Fragen auf natürliche Weise im Verlauf der Situation aufgegriffen und diskutiert wurden. Das Smartphone der teilnehmenden Frauen agierte dabei als Informationsquelle, Orientierungs- und Navigationssystem, aber auch zur Dokumentation der Eindrücke und Beobachtungen. Etwaige Fotoaufnahmen und Screenshots, die im Zuge der Mobility Walks entstanden, wurden demnach von den Probandinnen festgehalten und an die forschende Person weitergeleitet. Während die teilnehmenden Frauen ihr eigenes Smartphone für diese Zwecke einsetzten, wurden die Gespräche der Mobility Walks mit der Diktiergerät-App der forschenden Person aufgezeichnet.

Am Ende des mobilen Interviews wurde die weitere Vorgehensweise, das Wegetagebuch, mit den Probandinnen besprochen. So erhielten sie im Anschluss einen Link zur Vorlage des digitalen Wegetagebuchs, auf das sie gemeinsam mit der forschenden Person exklusiven Zugriff hatten. Zur Unterstützung beim Ausfüllen der Tagebuchfelder und zum besseren Verständnis wurden die einzelnen Tagebuchfelder teilweise durch exemplarische, fiktive Einträge beschrieben. Das Wegetagebuch setzte sich aus vier thematischen Bereichen zusammen. Zu Beginn wurden Rahmendaten zur Strecke wie Datum, Start- und Endpunkte sowie Zweck des Weges notiert. Daraufhin wurde die Routenplanung und die genutzte(n) App(s) festgehalten sowie die Bewältigung der Strecke anhand von Beschreibungen, Fotos und Screenshots dokumentiert. Der letzte Abschnitt des Tagebuchs diente der Reflexion und Bewertung der Route, der genutzten App(s) sowie der Erfassung weiterer persönlicher Anmerkungen. Ein besonderes Merkmal lag dabei auf den persönlichen Gedanken und Wahrnehmungen der teilnehmenden Frauen. Aus diesem Grund befand sich am Ende des Tagebuchs ein offenes Feld „Sonstiges“, in dem sie ihre generellen persönlichen Gedanken und Wahrnehmungen zur Strecke eintragen konnten. Die Teilnehmerinnen hatten die strukturelle Freiheit, ihre Wege im Tagebuch in regelmäßigen Abständen selbstständig zu protokollieren. So stand es ihnen frei, die Einträge entweder während des Mobilseins oder unmittelbar danach retrospektiv zu erfassen. Allerdings wurden im Vorfeld bestimmte Kriterien festgelegt und an die Teilnehmerinnen weitergetragen. Zu den Bedingungen zählte unter anderem, dass die Routen ausschließlich in nächtlichen Zeiträumen zu absolvieren waren, sodass die Teilnehmerinnen nur während der Dämmerung (ab 20 Uhr) oder zu noch späteren Uhrzeiten unterwegs waren. Die Dokumentation war auf drei Wege ihrer Wahl vorab festgelegt, wobei der Zeitraum für die Erstellung dieser Einträge idealerweise einen Monat betragen sollte. Für die Tagebuchführung war keine feste Wortzahl pro Eintrag vorgegeben. Die teilnehmenden Frauen konnten ihre Einträge nach eigenem Ermessen detailliert ausfüllen und zusätzliches Material wie etwa Screenshots einbringen, wovon auch einige der

Teilnehmerinnen Gebrauch machten. Die ausgefüllten Wegetagebücher der Teilnehmerinnen befinden sich im Anhang.

Der letzte Schritt der Erhebung stellte das qualitative Interview dar, das telefonisch oder digital durchgeführt und aufgezeichnet wurde. Wie bereits im vorigen Kapitel näher erläutert, handelte es sich dabei um ein semi-strukturiertes Leitfadeninterview, das neben der Reflexion der im Tagebuch festgehaltenen Notizen auch dazu genutzt wurde, offene Fragen zum Forschungsthema zu klären und soziodemographische Daten der Teilnehmerinnen zu erheben. Der gesamte Leitfaden des finalen qualitativen Interviews befindet sich ebenfalls im Anhang.

8.3. Transkription

Sowohl das Material des Mobilitätsspaziergangs als auch das Material des Interviews jeder untersuchten Person wurde zusammengetragen, sortiert und anschließend transkribiert. Die Transkription orientiert sich an den Regeln nach Kuckartz und Rädiker (2022, S. 200-201) und bildet die Grundlage für die anschließende qualitative Inhaltsanalyse. Für die Analyse wurde eine wörtliche Transkription vorgenommen. Dabei wurden längere Pausen oder Satzabbrüche durch „(...)“ gekennzeichnet und besonders betonte Wörter durch Unterstreichungen markiert. Grammatikalische Fehler bleiben in den Transkripten erhalten. Störungen von außen, die für den Kontext relevant sind, sind in Klammern angegeben, beispielsweise „(Die U-Bahn fährt in der Station ein)“. Lautäußerungen wie Lachen oder Seufzen werden in einfachen Klammern notiert. Unverständliche Aussagen werden mit „(unv.)“ gekennzeichnet, während Vermutungen über unklare Aussagen in Klammern gesetzt und mit einem Fragezeichen versehen werden, etwa wie bei „(Straßenbahn?)“. Zum Schutz der Identität wurden die Namen und genauen Adressen der teilnehmenden Frauen in den Transkripten anonymisiert.

8.4. Pretest

Zur Überprüfung der Leitfäden auf Verständlichkeit und Ablauf wurde vor Beginn der Datenerhebung ein Pretest mit einer Testperson durchgeführt. Im Rahmen des Pretests wurden einzelne Fragen sowie Teile des Leitfadens für den Mobilitätsspaziergang angepasst. Dabei wurden Formulierungen präzisiert und Fragen ergänzt, die sich insbesondere während des Spaziergangs aus der jeweiligen Situation ergaben.

8.5. Forschungsethische Grundsätze

Die Berücksichtigung von datenschutzrechtlichen und forschungsethischen Prinzipien ist bei empirischen Untersuchungen unverzichtbar, besonders jedoch in der qualitativen Forschung, wo eine persönliche Beziehung zwischen den Forschenden und den Teilnehmenden entsteht.

Angesichts dessen, dass in dieser Masterarbeit sensible Themen angesprochen und detaillierte Einblicke in ihre Wahrnehmungs- und Erlebniswelten junger Frauen in der Stadt Wien gewährt werden, ist es von entscheidender Bedeutung, die Anonymität, die Sicherheit und den Datenschutz der Teilnehmerinnen zu wahren. Zu diesem Zweck wurden die Teilnehmerinnen im Vorfeld schriftlich und mündlich über ihre Rechte, die Freiwilligkeit ihrer Teilnahme, ihre Anonymität und die vertrauliche Verwendung ihrer Aussagen und Daten informiert. So erhielten sie eine Einverständniserklärung, die sie vorab durchlesen und unterzeichnen können. Um die Anonymität der befragten Frauen weiter zu gewährleisten, wurden die Namen im gesamten Text mit einem Kürzel versehen und die genauen Adressen anonymisiert. Wurden im Rahmen dieser Studie persönliche Fotos oder Videos von den befragten Frauen aufgenommen oder übermittelt, so wurden die Teilnehmerinnen zusätzlich gebeten, eine Einverständniserklärung zur Nutzung dieser Foto- bzw. Videoaufnahmen zu unterzeichnen. Des Weiteren wurde zum Schutz der Teilnehmerinnen während des gesamten Forschungsprozesses besonderer Wert auf ihre Sicherheit gelegt. Angesichts der potenziellen Risiken und Unsicherheiten, die mit nächtlichen Befragungen im öffentlichen Raum verbunden sind, wurden sorgfältige Vorkehrungen getroffen, um die Sicherheit und das Wohlbefinden der Teilnehmerinnen zu gewährleisten. So war es wichtig, den Teilnehmerinnen die Möglichkeit und Flexibilität in allen Phasen des Erhebungsprozesses zu geben, ihre Bedenken zu äußern oder das Gespräch abubrechen, sollten sie sich mit der Situation nicht wohl fühlen. Im Rahmen dieser Arbeit wurde Künstliche Intelligenz unterstützend eingesetzt und diente der Optimierung sprachlicher Formulierungen, der Übersetzung von Textstellen und der Erstellung des Abstracts. Dafür wurde das Tool ChatGPT genutzt. Die Literaturrecherche, inhaltliche Argumentation und Ausarbeitung der Daten erfolgte allerdings selbstständig ohne die Verwendung von KI. Dabei ist es wichtig hervorzuheben, dass der KI-Einsatz ausschließlich unterstützend genutzt wurde und darauf geachtet wurde, dass die inhaltliche Unabhängigkeit und wissenschaftliche Integrität der Masterarbeit bewahrt wird.

8.6. Qualitative Inhaltsanalyse

Für die Auswertung der qualitativen Interviews, Mobilitätsspaziergänge, Wegetagebücher und qualitativen Interviews kam eine qualitative Inhaltsanalyse zum Einsatz. Ziel der qualitativen Inhaltsanalyse ist es, die Bedeutungen von Texten systematisch und datenkomprimierend zu erfassen und inhaltlich zu strukturieren (Schreier et al, 2023, S. 297). Das gesammelte Material wurde demnach im Programm MAXQDA zusammengetragen, analysiert und in weiterer Folge ein Kategoriensystem entwickelt. Die Analyse erfolgte nach dem Ablauf der inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse nach Kuckartz (Kuckartz & Rädiker, 2022, S. 132) in mehreren

Schritten: Zu Beginn wurde das gesammelte Material einer initiiierenden Textarbeit unterzogen. Dabei wurden relevante Textstellen markiert und Anmerkungen in Form von Memos hinterlegt, um Hinweise festzuhalten. Im nächsten Schritt wurden thematische Hauptkategorien entwickelt, die zum Teil aus den Forschungsfragen dieser Untersuchung, aber auch direkt aus dem gewonnenen Datenmaterial hervorgingen. Anschließend wurde das gesamte Material durchgegangen und diesen Hauptkategorien zugeordnet, um eine erste inhaltliche Ordnung zu schaffen. Dabei wurden einzelne Textstellen auch mehreren thematisch passenden Kategorien zugeordnet. Nach der ersten Codierphase wurden die einzelnen Kategorien ausdifferenziert, indem darin induktiv Subkategorien gebildet wurden. Im zweiten Codierprozess wurde das Material erneut analysiert und den ausdifferenzierten Kategoriensystem zugewiesen. Im letzten Schritt erfolgte die kategorienbasierte Analyse entlang der Hauptkategorien. Die inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse ergab sich im Rahmen dieser Untersuchung als vorteilhaft, da durch die induktive Herangehensweise das Definieren neuer Kategorien und Subkategorien ermöglicht werden konnte.

8.7. Kategoriensystem

Zur Strukturierung der Analyse wurde ein Kategoriensystem entwickelt, wonach alle für das Forschungsinteresse relevanten Aspekte des Materials in Kategorien zusammengeführt wurden. Das gesamte Kategoriensystem befindet sich im Anhang dieser Arbeit. Zur Veranschaulichung folgt eine Tabelle der Kategorienstruktur mit den Hauptkategorien, die sich in folgende Bereiche gliedern:

Kategorie	Definition	Ankerbeispiele
K1 Mobilitätsbiographie	Codiert werden alle Inhalte, die routinierte Gegenden und Bezirke, die Orientierung im öffentlichen Raum sowie die Häufigkeit und Gründe des nächtlichen Mobilseins thematisieren.	„Ich habe meistens, wenn ich es weiß, wo ich aussteigen muss, wo die Treppen runter sind, mach ich halt den kürzesten Weg, aber so, wenn ich es nicht weiß, orientiere mich dann nach der Station.“
K2 Routenplanung	Codiert werden alle Inhalte, die sich mit der zeitlichen Planung und Navigation einer Route beschäftigen. Darüber hinaus codiert werden auch bewältigte Wege und Strecken sowie genutzte Verkehrsmittel und Stationen.	„Wenn ich wohin fahre, wo ich nicht schon oft war, schaue ich eigentlich immer wieder und schaue eben diese Zwischenstationen immer an. Damit ich halt nichts verpasse.“
K3 Appnutzung	Codiert werden alle Inhalte, in denen die verwendeten Mobilitätsapps erwähnt und beschrieben werden sowie weitere genutzte Apps, die im Kontext der Streckenbewältigung eine Relevanz darstellen.	„Ich nutze mein Widget, ich nutze die WienMobil App, ich nutze die App Lime für die Scooter, Nextbike für die Räder und ich benutze die Karten App, die ist am

		iPhone schon vorinstalliert und die funktioniert für mich ganz gut zur Orientierung.“
K4 Problemfaktoren	Es werden alle Aussagen codiert, in welchen Faktoren thematisiert werden, die für die Probandinnen eine Situation im öffentlichen Raum unsicher oder unwohl gestalten.	„Also, wenn es halt super eng ist, dann ist man ja so gequetscht und so und kann nicht wirklich ausweichen oder irgendwas und ich hatte schon zwei, drei Situationen, wo ich das Gefühl hatte, dass die männliche Person hinter mir eigentlich nicht so nahe stehen müsste. Oder nicht so gewisse Körperzonen an meine drücken müsste, sondern schon noch den Platz hätte theoretisch ein bisschen auszuweichen. Und das bisschen so, also ist mir ein bisschen absichtlich vorgekommen.“
K5 Sicherheitsfaktoren	Codiert werden alle Inhalte, die das persönliche Sicherheitsgefühl definieren oder positive Faktoren für das Sicherheitsbefinden darstellen.	„Ja, da weiß ich, es ist eine große Hauptstraße und da ist viel Verkehr und da ist auch immer viel Polizeipräsenz, also von dem her wäre für mich sozusagen der Weg dorthin okay.“
K6 Angewohnheiten	Es werden alle Aussagen codiert, die sich mit Bewältigungsstrategien und Angewohnheiten der Probandinnen im Kontext des öffentlichen Raumes beschäftigen.	„Wenn ich ein ungutes Bauchgefühl habe, dann dröhne ich mich <u>nicht</u> mit Musik zu, sondern dann will ich wissen, was in meiner Umgebung herum passiert und dann will ich auch ganz genau wissen und auch alles hören können. Also, eine Angewohnheit ist sicherlich, wenn ich mich irgendwie unwohl oder unsicher fühle, ich habe nichts im Ohr und ich höre auch nichts.“
K7 Bedürfnisse & Wünsche	Codiert werden alle Aussagen, in welchen die Probandinnen konkrete Anliegen und Vorschläge hinsichtlich der Verbesserung von (Mobilitäts-)Apps erläutern. Darüber hinaus werden alle Inhalte codiert, in welchen Anforderungen an Verkehrsmittel und Stationen geäußert werden.	„und wenn ich so an Frauen spezifisch denke, wäre es vielleicht praktisch, wenn man so Polizeimeldungen, die (..) also, wo gerade ein Polizeieinsatz irgendwo ist, dass das gekennzeichnet wird.“

Tabelle 3: Kategoriensystem (eigene Darstellung)

10 Darstellung der Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Erhebung vorgestellt und anhand von konkreten Foto- und Textbeispielen aus den Gesprächen mit den teilnehmenden Frauen veranschaulicht. Die Darstellung gliedert sich in mehrere Abschnitte: Zunächst erfolgt eine fallweise Beschreibung der individuellen Mobilitätsbiographien der Teilnehmerinnen. Daran anschließend werden die zentralen Themenbereiche näher ausgeführt, die sich aus der Analyse ergeben haben. Diese umfassen die Aspekte Routenplanung, Appnutzung, Problem- und Sicherheitsfaktoren, Angewohnheiten sowie die Bedürfnisse und Wünsche der Teilnehmerinnen.

Mobilitätsbiographie nach Teilnehmerinnen

Teilnehmerin (T1) wohnt im 2. Bezirk und ist etwa ein- bis zweimal pro Woche nachts unterwegs, hauptsächlich aus privaten Gründen wie dem Besuch von Partys, Kino, Theater, Events oder um Freund:innen zu treffen. Sie ist für das Studium nach Wien gezogen und lebt seit 9 Jahren in der Stadt. In ihrer Anfangszeit in Wien stellte die Orientierung für sie eine große Herausforderung dar, da sie den Umstieg vom Auto auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bewältigen musste. Zu dieser Zeit beschäftigte sie vor allem die Frage, wie sie ihre Route zur Universität bewältigen könnte. Unterstützung erhielt sie dabei durch Verwandte in Wien, die ihr erklären konnten, wie man die richtige U-Bahn-Linie für die gesuchte Richtung findet und, dass man auf die Endstationen achten sollte. „Das war mir vorher nicht so bekannt, das war für mich, wie ich es angeschaut habe, ein großes Wirrwarr und das war mir dann schon wichtig, dass ich weiß, ähm, wie ich dort hinkomme.“ (I_T1, Z. 106 – 114) Als sie noch frisch in Wien war, wurde ihr von den Wiener Linien ein Netzplan zur Verfügung gestellt, den sie unterwegs nutzen konnte und in der Tasche bei sich hatte: „Den hatte ich ungefähr ein Jahr drinnen und dann nach dem Jahr habe ich mich dann sicher genug gefühlt, dass ich gesagt habe, ich kenne mich mit den U-Bahnen aus.“ (I_T1, Z. 116 – 118) Mittlerweile schätzt sie ihre Orientierungsfähigkeit als gut ein, wenn auch nicht perfekt. In den Gegenden, die sie regelmäßig frequentiert, darunter vor allem der 2., 6., 8. und 9. Bezirk, kennt sie sich aus und findet problemlos ihren Weg. Herausfordernd bleiben für sie jedoch weniger vertraute Orte wie Spittelau, Döbling oder Grinzing, die bei ihr ein Gefühl von Unsicherheit auslösen: „Also ich würde hin finden und ich würde auch zurückfinden, weil ich weiß, wo ich suchen muss und nach was ich schauen muss, aber es wäre schon ein Faktor, der mich ein bisschen verunsichern würde, definitiv.“ (I_T1, Z. 121 – 125) Teilnehmerin 2 (T2) ist Mutter von zwei kleinen Kindern, wohnt im 21. Bezirk und ist durch ihre mütterlichen Verpflichtungen aktuell etwa ein- bis zweimal pro Monat nachts unterwegs. Gründe für ihre nächtliche Fortbewegung sind ihr Sporttraining im 22. Bezirk,

Termine an der Universität Wien oder auch gelegentliches Fortgehen. Wenn es um die Orientierung in den öffentlichen Verkehrsmitteln geht, dann beschreibt sie, dass sie sich vor allem an konkreten Punkten im Raum ausrichtet. Sobald sie von einer Station weiß, wo sich die relevanten Ausgänge wie etwa Treppen befinden, positioniert sie sich in der U-Bahn dementsprechend an dieser Stelle. Darüber hinaus sitzt sie bevorzugt in Fahrtrichtung und beschäftigt sich während der Fahrt am Handy mit Mobile Games, Musik, Podcasts oder ähnlichem. Bei der Wegfindung innerhalb der Stationen helfen ihr Beschilderungen, um beispielsweise herauszufinden, welchen Ausgang sie nehmen muss, um zu einer konkreten Buslinie zu gelangen. Außerhalb der Station vertraut sie zudem auf die Karten App von Apple. Da sie in Floridsdorf aufgewachsen ist, fühlt sie sich in diesem Umfeld besonders sicher. Orte wie der Handelskai sind für sie ein belebter und vertrauter Platz, genauso wie der Praterstern, den sie früher täglich auf ihrem Arbeitsweg kreuzte, oder auch der Reumannplatz, den sie mit Familienbesuchen verbindet. Insgesamt bewegt sie sich jedoch überwiegend in Floridsdorf, wo sich ihr sozialer Dreh- und Angelpunkt befindet. Ihre Wohngegend Neu-Leopoldau ist durch große Gemeindebauten und nachbarschaftliche Netzwerke geprägt, in die sie mit ihrer Familie allerdings weniger eingebunden ist. Zwar nimmt sie die Umgebung als angenehm war und tauscht gelegentlich Worte mit der Nachbarschaft, doch Aktivitäten wie den von der Nachbarschaft organisierten Kinder- und Jungendtreff hat sie bisher nicht genutzt. „[...] es gibt es schon auch und dass sich Mütter da auch kennen, das weiß ich auch. Also, da gibt es schon eine Vernetzung, eine Community. Wir sind da halt noch nicht drinnen.“ (I_T2, Z. 39 – 41) Teilnehmerin 3 (T3) ist auch gebürtige Wienerin und Mutter, lebt ebenfalls im 21. Bezirk und ist etwa zweimal pro Woche nachts unterwegs, vorwiegend um Freund:innen zu treffen. In Bezug auf die Orientierung in U-Bahn-Stationen sucht sie nach dem Aussteigen in der Regel sofort nach einem Aufzug, da sie diesen als komfortabler empfindet und sich dort weniger Personen aufhalten, als an Treppen oder Rolltreppen: „[...] ich mag mich einfach nicht zwischen Menschen quetschen, das ist nicht so meins und dann haben wir hier auch die Bettler und Sänger und das ist mir dann auch einfach zu viel.“ (MW_T3, Z. 28 – 29) Ihre routinierten Wege verlaufen hauptsächlich innerhalb von Floridsdorf, aber auch im 2., 3., 7. sowie 20. Bezirk, insbesondere im Bereich rund um die Millennium City, wo sie sich gut auskennt. Teilnehmerin 4 (T4) ist auch gebürtige Wienerin und wohnt zentral im 9. Bezirk. Sie ist jede Woche täglich nachts unterwegs und begründet diese Wege dadurch, dass sie zweimal wöchentlich einen Tanzkurs besucht, sich mit Freund:innen trifft, universitäre Verpflichtungen hat und Gelegenheitsjobs ausübt. Für den Tanzkurs besucht sie einmal die Woche ein Studio im Alserstadt, nicht weit entfernt von ihrer Wohngegend, und einmal die Woche den gleichen Tanzkurs in Floridsdorf, eine Gegend, die sie sonst nicht frequentiert und sie nur

in diesem Zusammenhang kennt. Grundsätzlich sind ihr die äußeren Bezirke Wiens weniger vertraut. Ihre routinierten Strecken bewegen sich vor allem in den zentralen Bereichen rund um die Universität Wien, also im 1. und 9. Bezirk, sowie im 7. Bezirk, insbesondere im Umfeld der Mariahilferstraße. Für Gelegenheitsjobs im Bereich Promotion ist sie zudem an unterschiedlichen Standorten der TU Wien und WU Wien unterwegs, sodass auch diese Orte zu ihrem Mobilitätsalltag zählen. Zudem ist sie regelmäßig in der Gegend um den Hauptbahnhof unterwegs. Ihre persönliche Orientierungsfähigkeit in der Stadt schätzt sie als eher gering ein und verlässt sich daher beim Alleinfahren im öffentlichen Raum auf digitale Unterstützung über die Mobility App Google Maps:

„[...] ich habe einen recht schlechten Orientierungssinn. Das heißt, ich rely ein bisschen auf so Apps. Ich wüsste jetzt, also jetzt wüsste ich schon, wie ich heimkomme, aber ich wüsste jetzt von vielen Orten nicht, wie ich einfach da irgendwie zu Fuß heimkomme, nicht wirklich.“ (MW_T4, Z. 332 – 333)

Bei der Orientierung innerhalb von Stationen, insbesondere wenn keine Anzeigen vorhanden sind, nutzt sie ergänzend die Mobility App WienMobil. Bei einer Fahrt mit einer U-Bahn achtet sie bewusst darauf, neben welchen Personen sie Platz nimmt, um sicherzugehen, dass sie sich wohlfühlt. Teilnehmerin 5 (T5) lebt im 10. Bezirk und ist im Durchschnitt etwa einmal pro Woche nachts unterwegs, vorrangig aus privaten Gründen wie dem Treffen von Freund:innen oder dem Besuch von Partys. Nachts bewegt sie sich fast ausschließlich an Orten, die ihr bereits vertraut sind. Ihr sozialer Mittelunkt liegt relativ zentral in der Stadt, darunter sehr häufig unterwegs ist sie im 1., 6. und 7. Bezirk, um auf Drinks oder Essen zu gehen, oder Fortzugehen. In ihrem Wohnbezirk Favoriten ist sie ebenfalls viel unterwegs, da sich dort auch ihr Arbeitsplatz befindet. Zudem besucht sie in regelmäßigen Abständen das Amalienbad am Reumannplatz. Die Wahrscheinlichkeit, dass sie in äußere Bezirke wie Floridsdorf fährt, schätzt sie als gering ein, da sie diese Gegenden eher selten bis gar nicht besucht: „[...] also weiter als Spittelau fahre ich nie wirklich in der Richtung und über den Donaukanal fast auch nicht. Also, ich glaube wirklich gar nicht, um ehrlich zu sein.“ (MW_T5, Z. 79 – 92) Eine Ausnahme bilden Hauspartys, bei denen sie auch in für sie unbekannte Gegenden gelangt, wobei sie sich dort darauf verlässt, dass sie nie alleine unterwegs ist, sondern stets mit jemanden, der den Ort kennt. Über ihre Anfangszeit in Wien im Jahr 2017 und ihre damals neue Wohngegend erzählt sie: „[...] ganz am Anfang, wie ich in den 10. gezogen bin, habe ich mir gedacht, (unsicheres "uhh"), das ist nicht so schön“ (MW_T5, Z. 244 – 244) und beschreibt, dass sie sich damals noch unsicher war, wie sie nachts nach Hause kommt. Im späteren Verlauf des Mobility Walks

geht sie darauf ein, dass sich ihr Orientierungssinn mit den Jahren stetig verbessert hat: „Aber ich glaube nach sieben, nahezu acht Jahren ist es hier, ist das nicht mehr so das, wo man halt darüber nachdenkt.“ (MW_T5, Z. 427 – 429) Teilnehmerin 6 (T6) lebt im 10. Bezirk und ist durchschnittlich zwei- bis dreimal pro Woche nachts unterwegs, vor allem aufgrund von Arbeit, Partys oder Treffen mit Freund:innen. Ihre routinierten Wege liegen überwiegend im 10. Bezirk, wo sie wohnt, sowie im 1. Bezirk. Unter allen Teilnehmerinnen lebt sie mit weniger als einem Jahr bisher am kürzesten in Wien. Während sie ihr Orientierungsvermögen inzwischen als gut einschätzt, hatte sie zu Beginn Schwierigkeiten, sich in der Stadt zurechtzufinden. Besonders die Station Karlsplatz, die sich durch einen komplexen unterirdischen Aufbau auszeichnet, stellte für sie eine Herausforderung dar. In ihrer Anfangszeit stützte sie sich nicht nur auf physische Beschilderungen, sondern auch stark auf die Mobility App Karten von Apple. Im Verlauf dieser Erhebung hat sich das Sicherheitsgefühl von Teilnehmerin 6 negativ entwickelt. Grund dafür war unter anderem ein TikTok Video, das einen gewalttätigen Übergriff eines fremden Mannes auf eine Frau in der U-Bahn zeigt. Im finalen Interview schildert Teilnehmerin 6, dass sie dieses Video sehr schockiert hat und sie aufgrund dessen ihr Mobilitätsverhalten verändert hat: „[...] ich versuche so bis um 22 Uhr oder 23 Uhr zu Hause zu sein, weil ich habe jetzt noch mehr Angst gekriegt, da hast du gehört, was ist passiert in Amerika mit dieser ukrainische Frau?“ (I_T6, Z. 17 – 25). Ob es sich bei dem Video um eine reale oder eine gefälschte Szene handelt, konnte nicht festgestellt werden, dennoch hat es bei der Teilnehmerin eine prägende Wirkung auf ihr Mobilitätsverhalten hinterlassen. Studienteilnehmerin 7 (T7) wohnt im 4. Bezirk und ist etwas drei- bis viermal pro Woche nachts unterwegs, überwiegend aufgrund von sportlichen Aktivitäten, Treffen mit Freund:innen und zum Fortgehen. Ihre routinierten Wege liegen vor allem in ihrem Wohnbezirk, den sie bevorzugt zu Fuß erkundet, sowie im 6., 7. und 8. Bezirk, wo ihre Freund:innen leben und sie auch fortgeht. Zudem besucht sie zweimal die Woche einen Yogakurs, der meist abends stattfindet. Ihre Mobilität konzentriert sich überwiegend auf den innerstädtischen Bereich und kaum in den äußeren Bezirken, wo sie sich nur aufhält, wenn sie zu einer wärmeren Jahreszeit die Donauinsel oder die Weinberge besucht. Teilnehmerin 7 ist vor einigen Jahren für das Studium nach Wien gezogen und berichtet, dass sie zu Beginn kaum Orientierungsschwierigkeiten hatte, da sie die Stadt bereits zuvor besucht hatte. In ihrer Anfangszeit stützte sie sich zur Wegfindung auf die Mobility App Google Maps. Auf die Bitte, die Stadt Wien mit ihrer Heimatstadt Mainz zu vergleichen, hebt sie die Wiener Infrastruktur positiv hervor, insbesondere die Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und hohe Frequenz der U-Bahnen. Durch ihre zentrale Wohnlage erreicht sie ihre Ziele schnell und unkompliziert:

„Also ich finde man hat selten Probleme. Das einzige fällt immer wieder auf am Stephansplatz, wenn man um U3 und U1 fährt, da ist halt immer viel los und da staut sich es manchmal, weil eben zu viele Leute in der U-Bahn so. Aber sonst finde ich es eigentlich ziemlich gut.“ (MW_T7, Z. 80 – 82)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass alle Teilnehmerinnen zwar in einem unterschiedlichen Ausmaß unterwegs sind, die Gründe dafür aber sehr ähnlich sind. So sind es vor allem sportliche Aktivitäten oder soziale Treffen, die sie dazu bewegen, nachts in der Stadt unterwegs zu sein. Für den Großteil der Teilnehmerinnen gibt es einen sozialen Dreh- und Angelpunkt, an dem sich ihre Mobilität orientiert. Demnach finden ihre Wege überwiegend im zentralen Stadtgebiet (1., 4., 9. Bezirk) oder in ihrem eigenen Wohnbezirk (21., 10. Bezirk) statt. Die meisten Teilnehmerinnen erwähnen, dass sie bevorzugt in ihren gewohnten Gebieten unterwegs sind und sich dort auch gut zurechtfinden, währenddessen oft äußere Bezirke für die meisten eine Herausforderung darstellen, da sie sich dort kaum aufhalten. Eine Ausnahme bilden die zwei Teilnehmerinnen aus Floridsdorf, die sich vorrangig in diesem Bezirk aufhalten. Alle Teilnehmerinnen nutzen zur Orientierung in der Stadt sowohl physische Informationsquellen (Schilder, Tafeln, etc.) sowie Mobility Apps wie Google Maps, Apple Karten oder WienMobil. Vor allem für die zugezogenen Teilnehmerinnen stellen Mobility Apps eine wichtige Informations- und Orientierungsquelle dar, da sie die Eingewöhnung in Wien erleichterten.

Routenplanung

Geht es um die Planung der Route, so hat sich für alle Teilnehmerinnen vor allem ein wesentlicher Faktor herausgestellt: Zeit. Wenn es darum geht, abends oder nachts unterwegs zu sein, haben alle Teilnehmerinnen den gleichen Anspruch, sowohl bereits bei der Planung der Route als auch im weiteren Schritt bei der Bewältigung der Strecke schnell und unkompliziert voranzukommen. So beschreibt es T6 in einer Aussage sehr klar: „Natürlich, ich will einfach nach Hause gehen und das war es.“ (MW_T6, Z. 55 – 55) Auch T1 betont im Interview ihren Wunsch nach einer raschen Fortbewegung:

„In der Nacht ist halt der Faktor, dass ich einfach schnell nach Hause möchte. Nicht, weil ich mich unbedingt unsicher fühle, aber weil es natürlich immer ein Faktor ist, der zu berücksichtigen ist, wenn man als alleinstehende Frau quasi irgendwo hingeht und da ist es mir eigentlich schon wichtig, dass ich da recht schnell zu Hause bin.“ (I_T1, Z. 136 – 139)

Dazu kommen Faktoren wie unangenehme Wetterverhältnisse, die den Wunsch nach einer raschen mobilen Lösung verstärken, wie die Tagebuchaufzeichnungen von zwei Teilnehmerinnen (T5, T4) demonstrieren: „Es war sehr kalt und wir wollten schnell heim.“ (TB_T5, Z. 56 – 56) und „Die Route ging am schnellsten & hatte den kürzesten Fußweg (es war sehr kalt daher wollte ich nicht lange draußen gehen müssen).“ (TB_T4, Z. 4 – 4) Ansprüche werden hierbei nicht nur an die öffentlichen Verkehrsmittel gestellt: „Ich fahre grundsätzlich am liebsten U-Bahn, weil es einfach am schnellsten geht.“ (MW_T7, Z. 178 – 178), sondern vor allem auch an digitale, mobile Tools wie die in dieser Untersuchung eingesetzten Mobilitätsapps: „[...] das zeigt mir, wenn ich den Standort an habe, was ich tue, immer sozusagen die schnellste Abfahrt Möglichkeit in deiner Nähe.“ (I_T1, Z. 57 – 58) Im Rahmen dieser Erhebung haben die teilnehmenden Frauen einige Anforderungen und Wünsche hinsichtlich der Verbesserung von Apps, im Konkreten Mobilitätsapps, geäußert. Diese werden am Ende der Ergebnisdarstellung näher beleuchtet.

Bei der Betrachtung der Lage einer Teilnehmerin aus Floridsdorf zeigt sich, dass die abendliche eingeschränkte Verfügbarkeit der S-Bahnen in ihrer näheren Umgebung dazu führte, dass sie für ein gemeinsames Treffen zum Karaoke singen das Auto nutzte, um rechtzeitig anzukommen: „[...] weil ich spät dran war, lustigerweise. Und genau zu der Zeit, wo wir uns treffen, ist ein Loch bei den S-Bahnen. Da würde ich eine halbe Stunde warten.“ (MW_T3, Z. 245 – 246) Ähnliche Entscheidungen trifft T4, die zwar einerseits zentraler wohnt, allerdings auch unter Zeitdruck auf die nächtlichen öffentlichen Verkehrsmittel verzichtet und sich lieber einen Fahrtendienst ruft:

„[...] dann ist es super wichtig, dass ich pünktlich bin. Und es geht sich mit dem Uber irgendwie besser aus, dann ja, oder einmal ist es passiert, da hat es halt komplett geschüttet und ich habe den Bus verpasst und ich war einfach nur annoyed [...] Es gab keinen Unterstand, da wo ich war, das war bei dem Karlsplatz da bei den Nachtbussen. Und war ich so "I'm done, ich nehme jetzt einen Uber". [...] eine Freundin von mir wohnt eigentlich mit der U3 ziemlich nah an mir, aber wenn die U3 nicht mehr fährt, dann ist es super umständlich angebunden und da nehme ich dann auch manchmal Uber.“ (MW_T4, Z. 136 – 141)

Wenn es darum geht, nach dem Ausgehen nach Hause zu kommen, plant T3 ihren Heimweg so, dass sie in der Regel öffentlich fährt oder sich einen Fahrtendienst bestellt: „Es liegt einfach daran, dass ich früher zu Hause sein möchte, weil eben mit Kindern, ich muss wieder aufstehen, ich muss wieder Energie haben.“ (MW_T3, Z. 248 – 250) T4 erläutert einen ähnlichen

Gedanken in ihrem Tagebuch. Auf dem Heimweg von einem Besuch bei einer Freundin wählt sie eine Strecke über Google Maps (siehe Abbildung 2), bei der sie mit zwei Nachtbus-Linien N46 und N66 fährt, um insgesamt eine kürzere Route fahren zu können.

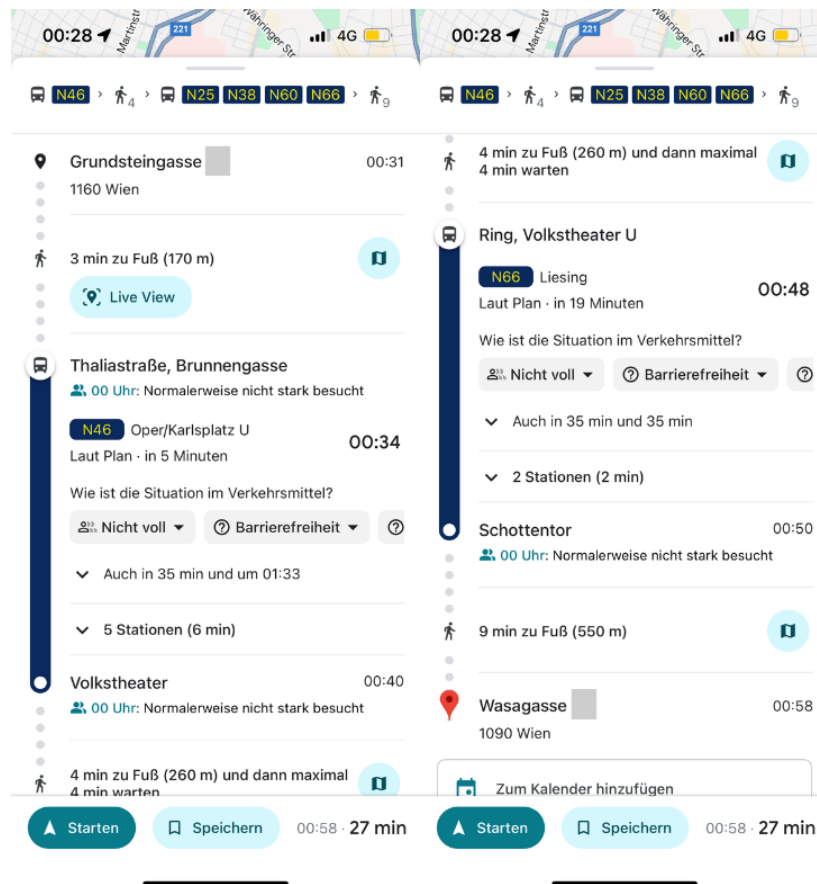


Abbildung 2: Screenshot von T4 über die Routenplanung Tagebucheintrag 2

Ihr Tagebucheintrag lautet demnach:

„Trotz der etwas längeren Wartezeit auf den Bus habe ich die Route mit dem N46 gewählt, da diese über 10 Minuten schneller war als mit dem N8, welcher früher gekommen wäre. Zu Fuß gehen war mir zu lang & zu kalt. Da ich noch in der Wohnung meiner Freundin geschaut habe konnte ich noch ein paar Minuten länger bei ihr bleiben um nicht in der Kälte auf den Bus warten zu müssen.“ (TB_T4, Z. 20 – 22)

Selbst in Ausnahmefällen wie bei der Heimkehr von einem großen Konzert verliert der Anspruch an Zeiteffizienz nicht an Bedeutung, obwohl das gleichzeitige Aufbrechen einer großen Menschenmenge zu einer Stausituation geführt hat. T1 zeigt sich beim Mobility Walk nach dem Konzert entspannt und entscheidet sich für die Fahrt mit einer stark besuchten U-Bahn: „Ja, es ist zwar viel los, aber es geht ja am schnellsten und viele Leute glaube ich auch, dass du vor

allem wenn du heimfährst, dich am sichersten fühlst.“ (MW_T1, Z 130 – 131) Auf die Frage, ob sie der Fakt stresst, dass die U-Bahn nur bis Mitternacht fährt, bleibt sie gelassen: „Also bis 0:30 Uhr stresse ich mich nicht, nach 0:30 Uhr schaue ich dann schon.“ (MW_T1, Z. 143 – 144) Zeit hat für sie insofern eine Bedeutung, als dass sie die Situation bei der Station „Stadion“ zwar als stressig empfindet, sich jedoch damit beruhigt, dass im Zweifelsfall noch alternative Transportmöglichkeiten zur Verfügung stehen: „Halbe Stunde habe ich immer noch Zeit und wie gesagt, ich bin nicht all zu weit weg von zu Hause, sonst ist es der Scooter oder das Fahrrad, das ich mir ausborge von den Wiener Linien.“ (MW_T1, Z. 105 – 106) Diese Alternativen geben ihr die Möglichkeit, flexibel zu handeln und sich unabhängig von Wartezeiten fortbewegen zu können: „Ich fühle mich dann einfach, als ob ich dann schneller zu Hause bin und vor allem nachts, wenn man eh schon müde ist, will ich nicht irgendwo noch lange warten müssen, sondern will einfach heim.“ (I_T1., Z. 68 – 69) Im Hinblick auf die Routenplanung spielt noch ein weiterer Faktor eine wichtige Rolle: Bequemlichkeit durch wenige Umstiege. So hebt T2 hervor, dass sie bevorzugt vertraute Routen plant und dabei möglichst wenige Umstiege wählt. Bei der Wahl zwischen einer ihr unbekannten Buslinie und der regelmäßig genutzten S-Bahn entscheidet sie sich in der Regel für die vertraute Verbindung, da sie anhand ihrer Erfahrung besser einschätzen kann, ob die geplante Dauer der Strecke realistisch ist und ob sie ihr Ziel dann auch zeitgemäß erreichen wird. Für die Wahl einer Strecke mit möglichst wenigen Umstiegen nimmt sie es in Kauf, dass die Streckendauer sich verlängert, insofern die Gesamtstrecke dadurch nicht wesentlich verlängert wird. Diese Meinung teilt auch T5: „[...] wenn ich sehe, es gibt eine Version, wo ich nur einmal umsteigen muss und das dauert nur vielleicht 5 Minuten länger oder so, dann nehme ich den.“ (MW_T5, Z. 293 – 294), wobei für sie die Vertrautheit einer Strecke nicht so wesentlich ist. Auch T3 präferiert unter allen Routenvorschlägen diejenige des „geringsten Widerstandes“ (MW_T3, Z. 10 – 10) und beschreibt beim Mobility Walk, dass weniger Umstiege zugleich das Risiko verringern, von einer Störung der öffentlichen Verkehrsmittel betroffen zu sein.

Ein weiterer Faktor, der für die jungen Frauen eine wichtige Rolle bei der Planung und Auswahl einer Strecke spielt, ist die Auswahl der Verkehrsmittel. Grundsätzlich werden Routen mit der U-Bahn präferiert, da die meisten der Teilnehmerinnen (T1, T2, T4, T6, T7) das Gefühl haben, damit am schnellsten, gemütlichsten und sichersten unterwegs zu sein, wobei die Straßenbahn von allen Teilnehmerinnen durchaus auch in regelmäßigen Abständen genutzt wird und gewisse Vorzüge bietet. So betont T3, dass sie die Straßenbahn der U-Bahn in bestimmten Situationen vorzieht, weil sie U-Bahnen als stark frequentiert und mit einer hektischen Stimmung verbunden erlebt. Straßenbahnen erscheinen ihr hingegen weniger überfüllt und bieten ihr eine

angenehmere Form der Fortbewegung. Ähnliche Motive hat auch T5, für sie spielt die Menge an Fahrgästen ebenso eine Rolle bei der Entscheidung für eine konkrete Route. So berichtet sie, dass sie zwar generell lieber U-Bahn als Straßenbahn fährt, vor allem: „[...] wenn man etwas verspätet ist, dann findet man schneller eine Verbindung. [...]“ (MW_T5, Z. 28 – 29), abends aber trotzdem lieber die Verbindung wählt, wo weniger los ist. Obwohl T3 sich in weniger frequentierten Situationen wohler fühlt, hebt sie ebenso hervor, dass sie bei dringenden Fällen die U-Bahn oder S-Bahn nimmt, weil sie davon ausgeht, ihr Ziel so am schnellsten zu erreichen. Dabei fügt sie noch den Gedanken hinzu, dass sie aufgrund der äußeren Lage von Neu Leopoldau nachts grundsätzlich weniger flexibel ist: „[...] am Abend bei uns sind wir schlecht angebunden. Es ist ein bisschen besser geworden, weil es fahren noch mehr Buslinien und wir haben so ein Ruftaxi bei der Siemensstraße Station.“ (MW_T3, Z. 265 – 266) Zieht man Busse in die Betrachtung dieser Erhebung, so lässt sich feststellen, dass sie von den Teilnehmerinnen am seltensten genutzt werden. Diese Tatsache lässt sich hauptsächlich darauf zurückführen, dass andere öffentliche Verkehrsmittel wie U-Bahnen oder Straßenbahnen optimalere Strecken und angenehmere Fahrerlebnisse für die Teilnehmerinnen bieten. So beschreibt T4 ihre Beziehung mit Bussen als kompliziert: „[...] wenn ich Bus fahre, dann eher, weil ich für den Job irgendwo hin muss, wo ich sonst nie hin muss, und wo es bisschen abgelegen ist und halt nur ein Bus hinfährt. [...] manche Busfahrer sind nur bisschen wild.“ (MW_T4, Z. 87 – 89) Dabei bezieht sich T4 vor allem auf den Fahrstil der Busfahrer:innen. Wenn es um Nachtbusse konkret geht, dann nutzt T4 diese auch nur sporadisch. Wenn ein Nachtbus die einzige Option für ihre Streckenbewältigung darstellt, nutzt sie diesen zwar, wie beispielhaft in ihren Tagebuchaufzeichnungen deutlich wird, ansonsten greift sie allerdings lieber auf Alternativen wie die U-Bahn zurück. Für T1 spielt der Nachtbus eine untergeordnete Rolle. Im Wesentlichen versucht sie Nachtbusse zu vermeiden, da ihr die Routenführung unklar ist: „Also das traue ich mir glaube ich nicht ganz zu, außerdem bin ich meistens innerstädtisch unterwegs, bedeutet, da ich auch recht nah zur Innenstadt wohne, brauche ich die auch sehr selten.“ (I_T1, Z. 142 – 143) Ähnlich wie bei T4 vertritt sie die Einstellung, dass sie den Nachtbus zwar nutzt, wenn der Nachtbus als einzige Option zur Verfügung steht. Ansonsten bevorzugt sie allerdings stärker frequentierte Verkehrsmittel, die zu späten Zeiten von mehr Menschen genutzt werden und somit auch für ein besseres Sicherheitsgefühl sorgen. Während T5 früher den Nachtbus öfters genutzt hat, bevorzugt sie heute die U-Bahn: „[...] weil die einfach schneller fährt und öfters.“ (MW_T5, Z. 243 – 243) Für T2 kommen Nachtbusse aufgrund ihrer geringen Frequenz nicht in Betracht: „Zu faul auf das ganze Warten oder das Hin und Her, da denke ich mir, da habe ich das Geld und bin ich früher daheim und dann kann ich mehr schlafen.“ Eine Grundstimmung,

die bei einigen Teilnehmerinnen (T1, T2, T3, T4, T7) aufkommt ist, dass sie einen Fahrtendienst dem Nachtbus vorziehen. So würde sich T1 zu späten Zeiten ein Taxi oder Uber bestellen, wie sie beim Mobility Walk berichtet: „Wir haben jetzt 23:34 Uhr. Wäre ich jetzt in irgendeinem Viertel, so wie im 10. Bezirk oder keine Ahnung, irgendwo am A der Welt, natürlich ein Taxi oder Uber wäre sicherlich etwas, was ich in Anspruch nehmen würde.“ (MW_T1, Z. 54 – 55) Vor allem bei Fahrten am Weg nach Hause von einer Party oder vom Feiern mit Freund:innen ist ein Fahrtendienst für T2 praktisch. Aufgrund von negativen Erfahrungen im Bekanntenkreis möchte T2 allerdings nicht alleine mit einem Taxi fahren: „Das mache ich nie alleine, das mache ich immer mit irgendjemandem zusammen. Oder wenn ich weiß, also wir fahren die meiste Zeit die Strecke zusammen und dann fahre ich 5, 10 Minuten höchstens alleine, dann schon.“ (MW_T2, Z. 422 – 423) Auch T7 steigt nicht in ein Taxi oder einen Uber, da sie aus Sicherheitsgründen es bevorzugt, mit anderen Personen gemeinsam unterwegs zu sein: „[...] ich fühle mich immer da, wo halt mehr Menschen sind sicherer und wenn ich halt die Wahl habe zwischen alleine Taxi oder Uber fahren oder mit mehreren Menschen in dem Nachtbus, dann fühle ich mich bei zweiterem sicherer.“ (MW_T7, Z. 157 – 158) T5 vermeidet es auch, alleine mit einem Fahrtendienst unterwegs zu sein. Sie sieht darin keinen Grund, da sie die öffentliche Anbindung ihres Umfeldes als ausreichend empfindet. Eine weitere Variante, um Routen zu bewältigen, sind Scooter. T3 nutzt Scooter gerne unterwegs, wenn beispielsweise kein Bus mehr in ihrer Wohngegend in Floridsdorf fährt. T1 sieht darin auch eine praktische Möglichkeit, um Zeit einzusparen und schnell von A nach B zu kommen. Insbesondere für zentrale Strecken, in denen sie sich auskennt, nutzt sie dieses Transportmittel gerne:

„Weil du eigentlich gemütlich die Mahü runterfahren kannst und den Burgring zu mir nach Hause und die Strecke ist sicher schön, da ist ein eigener Radlweg, da kannst du ur gemütlich fahren mit dem Scooter, das ist kein Problem. Es ist alles chillig. Wenn ich jetzt aber irgendwo bei der Spittelau hinten bin, kenne ich mich wenig aus, dann warte ich schon auf die U-Bahn. Das schon. Dann bin ich mit der U-Bahn sicherer, bis ich wieder irgendwo in der Nähe von mir bin, dass ich sag, okay, habe ich Lust, dass ich da weiter fahr oder (...) und weiter gehe das Stückerl oder nehme ich mir einen Scooter oder Rad.“ (MW_T1, Z. 199 – 203)

Während T1 und T3 ihre nächtlichen Strecken hin und wieder auch mit dem Scooter zurücklegen, kommt eine Fortbewegung dieser Art für T4 eher nicht in Frage: „[...] ich glaube, ich habe bisschen Respekt davor. Ich meine in der Nacht ist eh wenig los, aber dass ich irgendwie wo rein fahre oder keine Ahnung dann einen Unfall bau oder so.“ (MW_T4, Z. 127 – 129) Wenn

es darum geht, Strecken in Kombination mit einem Fußweg zu bewältigen, dann sollte dieser Teil der Route möglichst kurz und unkompliziert sein, oder diese Route wird gemieden. So vertritt T1 die Meinung, dass Fußwege für sie insbesondere zu späten Zeiten nicht als bevorzugte Option gelten: „[...] es ist auch schon spät, irgendwann bist du müde, du willst nach Hause und das schnellstmöglich. Und ich bin jetzt auch nicht so die Geh-Maus, also ich zahle meine 365€ im Jahr. Ich nutze sie. (MW_T1, Z. 119 – 121) Auch in einem Tagebucheintrag erwähnt sie, dass ein nächtlicher Fußweg für sie nicht in Frage kommt: „Es ist nachts und daher gehe ich ungern eine weitere Strecke zu Fuß. Daher habe ich eine längere aber für mich sicherer Route mit Bus und Bim entschieden.“ (TB_T1, Z. 6 – 7) Das betont T4 auch nochmal im Mobility Walk:

„Nee, wenn es sich vermeiden lässt. Also das kommt drauf an, manchmal bin ich motiviert oder im Sommer, wenn es warm ist, denk ich mir so, ja, aber vor allem im Winter, oder wenn ich schon irgendwie einen anstrengenden Tag hatte, da bin ich so, wenn es geht, vermeide ich es.“ (MW_T4, Z. 21 – 22)

und „[...] ich kenne Leute, die sehr viel zu Fuß gehen, einfach so freiwillig, weil sie Lust drauf haben. Ich bin nicht diese Leute.“ (MW_T4, Z. 63)

Appnutzung

Für die Planung und Navigation von Strecken verwenden die Teilnehmerinnen hauptsächlich Mobilitätsapps wie Google Maps, WienMobil sowie Apple Karten. Alle sieben Frauen greifen dabei mindestens auf eine dieser Anwendungen zurück, fast alle Teilnehmerinnen kombinieren während der Fortbewegung zwei oder mehr Apps gleichzeitig, um sich im öffentlichen Raum zu orientieren. So verwenden T1 und T2 bevorzugt Apple Karten in Kombination mit WienMobil. T3 und T4 stützen sich auf Google Maps und WienMobil, genauso wie T7, die sich zusätzlich Informationen aus der ÖBB App und DB App holt, wenn sie außerhalb von Wien oder Österreich unterwegs ist. T5 verwendet Google Maps und in seltenen Fällen die ÖBB-App, und T6 nutzt Apple Karten. Weitere Apps, die im Zusammenhang mit der Fortbewegung im öffentlichen Raum genutzt werden, sind Lime, Nextbike, Uber, Find My und die Stadt Wien App.

Teilnehmerin 3 fokussiert sich bei WienMobil weniger auf die Anweisungen der Route, sondern mehr auf die Streckenführung der Karte, um ihren genauen Standort zu erkennen. Da sie die Standortangabe von WienMobil allerdings oft als zu ungenau empfindet, zieht sie hier auch Informationen von Google Maps heran: „Und schau dann noch einmal, ob das wirklich so ist, auch wie es da steht, weil Google Maps hat normalerweise auch die besseren Wege.“ (MW_T3,

Z. 171 – 172) So findet sie sich bei den vorgeschlagenen Routen von Google Maps besser zurecht als bei WienMobil. Nichtsdestotrotz bleibt WienMobil für T3 die erste Anwendung zur Fortbewegung im öffentlichen Verkehr, da Google Maps nur als Kontrollinstanz dient und vorrangig zum Autofahren genutzt wird. Zudem wirkt Google Maps ihrer Meinung nach zu überladen: „[...] der bietet mir zu viel an, weil Google Maps bietet mir noch an, das Taxi nehmen oder E-Scooter und ich werde dazu verleitet dann andere Sachen in Anspruch zu nehmen, die ich nicht brauche.“ (MW_T3, Z. 182 – 183) Bei der Planung einer Strecke wendet sich Teilnehmerin 4 zuallererst Google Maps zu. Grund dafür ist, dass sie bei dieser Anwendung nicht die konkrete Adresse ihres Zielorts wissen muss, sondern lediglich der Name der Lokalität oder Gebäudes genügt. Darüber hinaus aktiviert sie für ihren Startpunkt bei Google Maps in der Regel ihren aktuellen Standort. Wenngleich T4 von Google Maps sehr überzeugt ist, nennt sie trotzdem einen Grund, warum sie hin und wieder auch WienMobil öffnet, um sich Echtzeit-Informationen zu holen:

„[...] wenn ich jetzt bei Stationen bin, die keine Anzeige haben, [...] dann schaue ich auf WienMobil. Und sonst eben, ist es eher meine zweite Instanz, weil ich die Namen eben eingeben will auf Google Maps. Und wenn mir dann aber was komisch vorkommt, ich denke mir so, das wirkt irgendwie umständlicher als es sein müsste, dann schaue ich auf WienMobil.“ (MW_T, Z. 323 – 325)

Vor allem bei Störungen oder Verspätungen verlässt sie sich auf WienMobil, da die dort bereitgestellten Informationen am schnellsten verfügbar sind. Bei der Bewältigung von (Teil-)Strecken zu Fuß nutzt sie lieber Google Maps, da sie die Kartendarstellung bei WienMobil zu minimalistisch und als verwirrend wahrnimmt:

„[...] ich finde die Darstellung auf Google Maps macht mehr Sinn. Weil man noch mehr reinzoomen kann, es gibt mehr Details, es stehen halt die ganzen Straßennamen und die Geschäfte und ich orientiere mich dann auch öfter so an "okay, ist dieses Geschäft jetzt da?" und so.“ (MW_T4, 335 – 337)

So ist Google Maps für sie vor allem auch zur Bewältigung von Fußstrecken und für Autofahrten im Einsatz. Auch T5 nutzt Google Maps zur Routenbewältigung. Wenn ihr Zielort beispielsweise ein Lokal ist, sucht sie dieses allerdings über Google direkt und steigt dann über das vorgeschlagene Ergebnis in Google Maps ein, um sicherzugehen, dass auch die richtige Lokalität gesucht wird. Für eine gewöhnliche Route aktiviert sie ihren aktuellen Standort und lässt sich bis zum Zielort lotsen. Geht es darum, eine Route im Vorhinein zu planen, dann nutzt sie die Funktion, eine spätere Abfahrtszeit auszuwählen. Darüber hinaus macht sie von der

Favoriten-Funktion in Google Maps Gebrauch. Wichtige Orte wie die Wohnungen von Freund:innen speichert sie unter ihren Favoriten ab und hinterlässt dort eine Notiz mit Informationen über die konkreten Haus- und Türnummern, um bei der richtigen Adresse anklingeln zu können. Ein weiterer großer Vorteil von Google Maps ist für sie die internationale Anwendbarkeit: „Das ist auch praktisch, weil man kann es nicht nur in Wien benutzen, sondern wenn man auf der Reise ist, halt eben in anderen europäischen Städten funktioniert es auch immer mit den Öffis.“ (MW_T5, Z. 62 – 63) Ähnlich wie T4 geht sie darauf ein, dass sich Google Maps im Bereich Störungen verbessern könnte: „Manchmal sind auch die Umbauarbeiten nicht direkt drin, das heißt das ein bisschen nervig.“ (MW_T5, Z. 76 – 76)

Im Großen und Ganzen verlässt sie sich aber trotzdem auf Google Maps und hat diese Anwendung in regelmäßiger Verwendung. Im Gegensatz zu den restlichen Teilnehmerinnen verwendet T5 eine Sattelitenansicht (siehe Abbildung 3) bei Google Maps, wodurch sie auf der Karte detailliertere Informationen über die Gegebenheiten in ihrer Umgebung erhalten kann: „[...] ich finde, das ist viel einfacher, eben wie jetzt zu erkennen, wo ich hin muss, wenn ich die Gebäude sehen kann“ (MW_T5, Z. 396 – 397)

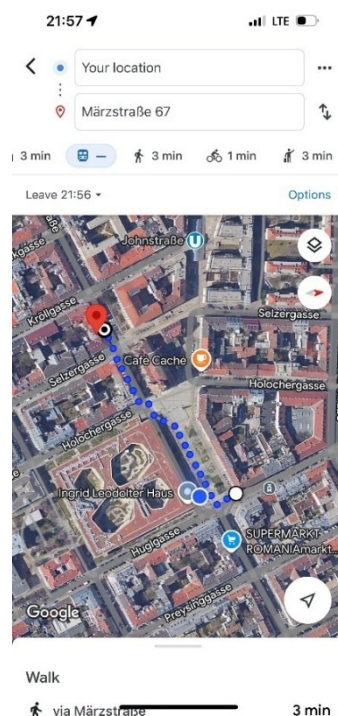


Abbildung 3: Screenshot von T5 über die Google Maps Satellitenansicht

So wie die restlichen Teilnehmerinnen, die Google Maps zur regelmäßigen Routenplanung verwenden, wählt T7 ihren aktuellen Standort als Startpunkt und folgt der vorgeschlagenen Streckenführung bis zum Ziel. Dabei macht sie ebenso Gebrauch von der Kartenansicht, die ihr durch das Heranzoomen auf infrastrukturelle Details eine leichtere Orientierung und

Navigation ermöglicht. Auch sie schätzt, dass die App international anwendbar ist. Darüber hinaus verwendet sie Google Maps nicht nur zur Bewältigung von konkreten Strecken, sondern auch um verschiedene Lokaltäten wie Cafés, Bars oder Restaurants ausfindig zu machen:

„[...] ich setze mir da immer so Merkchen. Also, so (lacht) habe ich das angefangen, hier in Wien zu machen. Und dann weiß ich immer bei-, am Anfang irgendwie den Überblick zu behalten, in welchem Bezirk man ist, wo man hin muss, finde ich ganz schön schwierig und dann hat man es im Kopf, oder-, also nicht im Kopf, sondern in der App. (lacht) Und dann habe ich-, meine Wien-Karte ist voller kleiner Fähnchen. Dann kann ich immer schauen, was gerade am nächsten ist, wenn ich mich irgendwo befinde.“ (MW_T7, Z. 40 – 43)

Einen großen Vorteil von Google Maps gegenüber WienMobil sieht sie darin, dass man die konkrete Adresse einer Lokalität nicht wissen muss, sondern es genügt, den Namen des Lokals einzugeben:

„[...] ich finde für WienMobil muss man sich am besten schon ein wenig in Wien auskennen, um zu wissen, ah ja, da ist die Haltestelle und da fährt-, (...) weil wenn ich jetzt mich gar nicht auskenne und ich sehe okay, hier fährt in der Nähe 13A los. Und ich weiß aber gar nicht, wo der Bus hinfährt, weil die Endstation sagt einem ja auch meistens nichts, muss ich ja halt wieder diese Routenplanung machen und die finde ich da manchmal nicht so ganz sicher.“ (MW_T7, Z. 241 – 244)

Hierbei bezieht sich die Teilnehmerin auf die für sie zu wenigen Informationen auf der Karte von WienMobil und die unübersichtliche Streckenführung bei WienMobil. So erweist sich Google Maps für T7 nicht nur an vertrauten Orten, sondern vor allem in unbekannten Gegenden als eine wertvolle Unterstützung. Während ein Teil der Teilnehmerinnen aus Gewohnheit regelmäßig Google Maps in Verwendung hat, greifen vor allem T1, T2 und T3 bevorzugt auf WienMobil zurück. T1 etwa schätzt den strukturierten Aufbau und die Übersichtlichkeit der App, und hebt die Verlässlichkeit der Störungsinformationen hervor. Auf die Frage, welche konkreten Features sie nutzt, betont sie das mit WienMobil verknüpfte Widget (siehe Abbildung 4), das sie mit Echtzeitinformationen versorgt:

„[...] das zeigt mir, wenn ich den Standort an habe, was ich tue, immer sozusagen die schnellste Abfahrt Möglichkeit in deiner Nähe. Also, es ist auch standortbezogen. Und das kann ich in der WienMobil App quasi unter meinen Favoriten einspeichern. [...] da ist auch so ein gelbes Dreieck, was mir dann aber auch immer schnell

anzeigt, ähm "hoppala", da ist irgendwas, eine Baustelle oder Polizei Einsatz, was auch immer, da muss ich nicht extra in die App einsteigen.“ (I_T1, Z. 54 – 59)

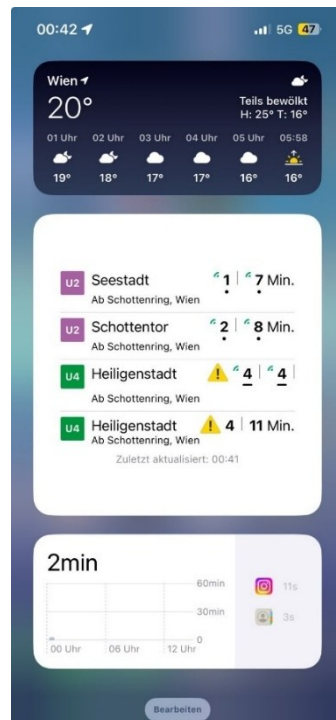


Abbildung 4: Screenshot von T1 über das WienMobil Routen-Widget

Ähnlich wie bei Google Maps verfügt auch WienMobil über eine Favoriten-Funktion. T2 nutzt dieses Tool gerne, um wichtige Orte abzuspeichern und sie in weiterer Folge immer griffbereit zu haben. So befinden sich unter ihren Favoriten etwa das Zuhause, die Handballhalle, die Universität und der ehemalige Kindergarten ihres Kindes. Diese Favoriten setzt sie bei der Routenplanung auch aktiv ein. WienMobil kommt bei ihr grundsätzlich auch im Vorhinein zur Anwendung, beispielsweise, wenn sie die Abfahrtszeiten einer Buslinie in ihrer Wohngegend überprüfen will: „[...] weil das eigentlich der einzige Bus ist, der so wirklich fährt bei uns, und da schaue ich dann schon.“ (MW_T2, Z. 354 – 355) Auch für T3 stellt WienMobil eine wichtige Informationsquelle dar: „[...] ich schaue schon manchmal Stationen nach. Wenn ich weiß, ich muss mit dem 31A fahren, aber mir fällt jetzt der Name der Station nicht ein [...] Dann schaue ich manchmal in der App nach.“ (MW_T3, Z. 199 – 200) Neben dem aktuellen Standort, der bei T3 als Startpunkt aktiviert ist, nutzt sie auch die Favoriten-Funktion bei der Routenplanung:

„Ja, eigentlich habe ich mich lange geweigert, weil ich mag das nicht wenn die Apps es wissen, was meine Lieblingsplätze sind, das ist so. Ein eigenes (...), ich weiß nicht, ich finde das seltsam. Aber ja, mit der Zeit ist es halt schon praktisch, wenn ich nicht dauernd die Adresse eingeben muss und ich da schauen muss.“ (MW_T3, Z. 203 – 205)

Für sie ist WienMobil eine wertvolle Hilfe, um den schnellsten und zuverlässigsten Weg nach Hause zu planen, wie in einem Tagebucheintrag hervorgeht: „Die App (WienMobil) verwende ich aus Gewohnheit und Sicherstellung des Weges. Ich kenne den Heimweg sehr gut und prüfe daher nur noch grob, ob mein Zeitmanagement korrekt ist.“ (TB_T3, Z. 23 – 24) Obwohl für einige Google Maps die bessere Variante darstellt, verwalten dennoch vier der Teilnehmerinnen (T1, T2, T3, T4) ihre Jahres- oder Semesterkarte über WienMobil, unabhängig davon, ob sie WienMobil auch regelmäßig verwenden. T4 nutzte im Rahmen der Tagebucherhebung unter anderem auch WienMobil, obwohl sie grundsätzlich eher Google Maps als ihre persönliche Standardapp bezeichnen würde. Die von ihr zurückgelegte Strecke mithilfe von WienMobil bezeichnet sie als gelungen: „Für die zurückgelegte Strecke war die Routenplanung top. Es wurden verschiedene Optionen vorgeschlagen von denen man gut eine passende auswählen konnte. Die Informationen waren richtig & wir sind flott und problemlos nachhause gekommen.“ (TB_4, Z. 9 – 10) Auch für T7 ist WienMobil im Vergleich zu Google Maps ein eher sekundär eingesetztes Tool, das sie dennoch für aktuelle Störungen durchaus einsetzt, wie in einem Tagebucheintrag beschrieben: „Bei der Anzeige an der Haltestelle der 18 stand, dass sie erst in 32 min kommt. Dann habe ich Wienmobil geöffnet, um zu schauen, um welche Störung es sich handelt.“ (TB_T7, Z. 35 – 36) Die dritte in dieser Untersuchung genutzte Mobility App ist Apple Karten. Sie stellt für T1, T6 und in gewissen Situationen auch für T2 ein unterstützendes Tool dar. So fühlt sich T2 mit Apple Karten dann besser aufgehoben, wenn es um die Navigation mittels eigenen Standorts geht:

„WienMobil ist für mich verwirrend. "Treppe rauf, Treppe runter, Treppe rechts, links" und ich so: "Ja alles klar.", ich mach die Karten App, weil die macht wirklich von meinem Standpunkt aus und das ist für mich ein bisschen besser. [...] Die sagt mir halt einfach die Richtung an: "Gehen Sie jetzt rechts", wie ein Navi.“ (MW_T2, 248 – 251)

Auch bei T1 kommt Apple Karten zum Einsatz, wenn sie sich anhand der Kartenansicht orientieren möchte. Dies beschreibt sie auch in einer Notiz des Tagebuchs: „Die Karten App ist für mich zuverlässig und hilft mir bei der Orientierung meiner Route. So wusste ich, dass beispielsweise der Bus 75A Laimgrubengasse nicht weit weg (ca. 5 Min. Gehweg) ist.“ (TB_T1, Z. 33 – 34) Für T6 hat diese standortbezogene Präzision auch einen hohen Stellenwert, da sie über die Routenplanung einige Informationen direkt in der App erhält: „[...] man muss immer auf die Schilder drauf achten, ne? Also welche Straße und alles und da steht alles eigentlich bei der Karten App. [...] dann muss man einfach diese Richtung verfolgen und dann man ist an der

richtige Platz.“ (MW_T6, Z. 42 – 45) Die App Apple Karten hat sich für die Teilnehmerinnen (T1, T2, T6) etabliert, da diese auf iPhones automatisch installiert ist und man sich somit um keine externe App kümmern muss. Demnach handelt es sich bei diesen Teilnehmerinnen um eine Gewohnheit, diese App einzusetzen: „Ja, ich benutze die Karten immer, weil das einfach auf mein Handy ist und bin halt dran gewöhnt. (I_T6, Z. 81 – 81) Im Rahmen der Mobility Walks hat sich herausgestellt, dass eine weitere App von zwei Teilnehmerinnen (T5, T7) in Verwendung ist. Dabei handelt es sich um die App „Find My“ (auf Deutsch: „Wo ist?“), die auf Apple-Geräten vorinstalliert ist und es einem ermöglicht, andere Geräte über GPS zu orten und somit im weiteren Sinne auch Standortdaten unter Freund:innen und der Familie auszutauschen. Zur Anwendung dieser App hinsichtlich der Förderung des persönlichen Sicherheitsgefühls findet sich Näheres im Abschnitt *Sicherheitsfaktoren*.

Problemfaktoren

Im Rahmen der Erhebung, sei es während des Mobilitätsspaziergangs, bei den Tagebuchaufzeichnungen oder beim finalen Interview, wurden seitens der Teilnehmerinnen einige Gedanken, Erfahrungen und Wahrnehmungen geteilt, die in diesem Abschnitt unter dem Namen *Problemfaktoren* zusammengefasst werden. Dabei handelt es sich um Orte, Wege, aber auch Stationen, Verkehrsmittel, Personen und mobile Tools, die dazu geführt haben, dass sich die Teilnehmerinnen unwohl, unsicher oder unzureichend unterstützt gefühlt haben. So sind es vor allem unbekannte Orte, die den untersuchten Frauen Unbehagen bereiten:

„Unwohl fühle ich mich dann quasi, wenn ich irgendwo bin, wo ich mich nicht auskenne. [...] man sagt ja, Wien ist wie ein Dorf und in gewisser Art und Weise stimmt es ja, weil du bist immer in deinem Grätzl eigentlich unterwegs. Du kennst die Umgebung und dann natürlich kennst die Umgebung von dem Arbeitsplatz und wie du hinkommst und von Uni oder sonstiges noch und von Freunden. Das heißt, das begrenzt sie dann in eine gewisse Art und Weise außer diese typischen Attraktionen. Wenn ich jetzt aber beispielsweise irgendwo hinter der U6 bin, da draußen, [...] ich war dort noch nie und wenn du mich dort aussetzt: ich bin verloren. Und dann funktioniert bei mir irgendwas nicht, dann werde ich schon innerlich unrund und unruhig“ (MW_T1, Z. 180 – 184)

Dabei hat sich herauskristallisiert, dass diese Einstellung ganz konkret mit dem Faktor Nacht zu tun hat:

„Also wenn es mich gar angeht, dann ist es nachts. Tagsüber nicht. Finde ich es nicht so tragisch, aber nachts über ist es vor allem dann immer so ein Punkt, wo ich sag: Also ich war da noch nie, ich kenn mich nicht aus, das mag ich nicht.“
(MW_T1, Z. 185 – 187)

Als Beispiel wurde von T1 der Prater genannt, der nachts lieber gemieden wird. Dass sich ihr Wohlbefinden positiv verändert hätte, wenn jemand Vertrauter mit ihr diese Strecke bewältigt hätte, bestätigt sie im Mobility Walk: „Ja, definitiv. Einer allein ist immer schwierig. Aber wenn du jetzt beispielsweise Leute um dich herum hast, dann ist es immer nicht so schwer.“ (MW_T1, Z. 173 – 173) Die zurückhaltende Einstellung gegenüber den äußeren Wiener Bezirken lässt sich durch das Gefühl erklären, dass die dortige Infrastruktur aus Sicht der Teilnehmerin keinen schnellen Einstieg in öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht:

„[...] da habe ich immer das Gefühl nach der Donau hört irgendwie die gute Verbindung auf quasi der Wiener Linien. Es ist ein innerliches Gefühl [...] weil ich so Angst habe, dass ich dann quasi, dass Busse die eigentlich fahren würden, dann wieder nicht fahren, weil es ist Nacht [...] Oder Intervalle von einer Stunde haben. Da sagt das Landmädels in mir, da ist mir zu viel "Land" nach Transdanubien.“
(MW_T1, Z. 210 – 214)

So kommt die Teilnehmerin für sich zu dem Schluss, dass alle Gegenden Wiens außerhalb des Speckgürtels für sie weniger attraktiv sind und, dass sie diese nicht queren möchte. Auch Bezirke wie Favoriten, Ottakring und Rudolfsheim-Fünfhaus sind Orte, die ihr als gefährliche Orte bekannt sind. Des Weiteren sind es vor allem auch dunkle Orte, unbeleuchtete und einsame Wege, die nicht gerne beschritten werden. T2 beschreibt ihren Heimweg beim Marchfeldkanal, den sie in ihrer Jugend gegangen ist, als eine Strecke, die sie heute nicht mehr gehen würde:

„das ist so ein Schleichweg um den Kanal herum und da ist ein bisschen nicht beleuchtet, also eher so ein Spazierweg beim Fluss entlang an dem Kanal [...] Je älter ich geworden bin [...] desto weniger würde ich den jetzt gehen wollen einfach.“
(MW_T2, Z. 137 – 140)

Auch T3, die in Floridsdorf zuhause ist, berichtet von einer Gasse, die ihr negativ aufgefallen ist:

„Also, wir haben es schon relativ dunkel, wir haben die Siemensstraße den Bogen, dann haben wir die Thayagasse und dann haben wir keine Ahnung, wie die Gasse heißt, die Bahngasse. Und die Bahngasse ist jetzt so Kleingarten dazwischen und es ist beleuchtet. Es geht halt sehr selten dort wer. Deswegen kanns gruselig rüberkommen“ (MW_T3, Z. 266 – 269)

Nichtdestotrotz würde sie diese Route bewältigen und weist daraufhin, dass sie sich in ihrem Wohnbezirk an sich wohlfühlt: „Manche würden sagen, Floridsdorf sollst meiden. Schrecklichster Bezirk ever. Wo ich so bin, es kommt drauf an, wo du bist. Es kommt echt drauf an. Es gibt in jedem Bezirk schreckliche Ecken und sehr gute Ecken.“ (MW_T3, Z. 295 – 297) Eine ähnliche Meinung vertritt auch T2, die in Floridsdorf wohnt, allerdings überlegt sie sich nachts, ob sie gewisse Strecken statt zu Fuß lieber mit einem Fahrtendienst bewältigt:

„[...] ich bin ein sehr großer True Crime Fan, das heißt man weiß immer recht viel oder ahnt manchmal recht viel, da könnte irgendjemand rausspringen und deswegen nehme ich dann halt doch lieber einfach das Uber, das Taxi. Früher war es auch so, dass mein Mann mich auch von wo abgeholt hätte. [...] Da habe ich die Bequemlichkeit und er weiß, mir geht es gut.“ (MW_T2, Z. 431 – 436)

T4, die sich meist im Stadtzentrum bewegt, fühlt sich bei Unterführungen in äußeren Bezirken unsicher und verweist dabei auf kleinere abgelegene Stationen mit kleinen Unterführungen wie in Floridsdorf. Beim gemeinsamen Mobility Walk spricht sie von einer konkreten Situation:

„[...] ich bin heute zu Fuß gegangen, nämlich zur Koloniestraße, weil die Straßenbahn nicht gekommen ist und bin da irgendwo falsch abgebogen [...] und dann hinten durch so eine bisschen sketchy Unterführung. [...] Es war halt noch hell und es waren noch viele Leute, die einfach von der Arbeit heim wollten unterwegs, deswegen. Aber ich glaube, wenn man wirklich in der Nacht alleine unterwegs ist, ist das eine unangenehme Situation.“ (MW_T4, Z. 185 – 188)

Als Grund für ihre Verunsicherung beschreibt sie, dass diese Orte durch ihre Eingeschränktheit und Abgeschlossenheit Potenzial für kriminelle Handlungen schaffen: „Ich glaube, weil halt wenn man sich irgendwie verstecken will aus irgendwelchen Gründen, dann würde man das halt dort machen. [...] Also, wenn irgendwas in der Unterführung passieren würde, würden das Leute, die vorbeigehen nicht unbedingt mitbekommen.“ (MW_T4, Z. 190 – 193) Ein Ort, der

von einigen Teilnehmerinnen (T1, T3, T4) als negativ wahrgenommen wird, ist der Westbahnhof:

„[...] wenn ich es vermeiden kann, würde ich es vermeiden, auch Burggasse. [...] Da sind halt die Drogenjunkies. Da sind die gruseligen Leute, die Bettler und keine Ahnung was. Auch wenn sie es versuchen noch zu aufzuwerten, also meine Generation ist sicher noch so: der Westbahnhof ist so ein Umschlagplatz.“ (MW_T3, Z. 288 – 290)

Eine Aussage, die sich in den Aussagen anderer widerspiegelt. Auch T1 ist beim Westbahnhof nur ungern, da sie einen großen Respekt vor den unberechenbaren Menschen vor Ort hat:

„Beim Westbahnhof haben wir sicher am meisten quasi Leute, die sandeln, die gifteln, die Alkis sind, die einfach ungut werden [...] Du hast dann ein unwohles Gefühl. Ich habe jetzt da nicht so, dass ich sag okay, ich fürchte mich, aber es ist dann ein bisschen blöd, du gehst dann den Umweg und so, das habe ich beim Westbahnhof fast am meisten.“ (MW_T1, Z. 236 – 239)

Auch der Reumannplatz wurde in den Interviews häufiger genannt, teilweise aufgrund des Gedankens, dass die negativen Gerüchte über diesen Platz wahr sind, teilweise aber auch aufgrund von persönlichen Erfahrungen: „Weil es gibt viele Drogensüchtige, es gibt verschiedene Leute da. Vor allem auch in der Nähe vom Keplerplatz, aber ich laufe immer lieber durch-, also da-, der Hauptstraße.“ (I_T6, Z. 46 – 47) Die Gumpendorfer Straße ist ebenso eine unbeliebte Station aufgrund der Präsenz von verhaltensauffälligen Menschen, wobei hier dieses unwohle Gefühl sowohl tagsüber wie nachtsüber existiert: „[...] je nachdem welchen Ausgang man dann nimmt, kann es da unangenehm werden.“ (MW_T7, Z. 87 – 88) Bei der Betrachtung von Knotenpunkten als potenzielle Problemfaktoren brachten einigen Teilnehmerinnen ihre Erfahrungen und Einstellungen ein. T5 nennt hierbei konkret die Station Praterstern als eine Gegend, die sie nicht so gerne besucht: „[...] bei Praterstern sammeln sich ja manchmal die großen Menschenmengen, wo man auch ab und zu ein bisschen ungut angemacht wird.“ (MW_T5, Z. 121 – 122) T1 ist beim Praterstern ebenso vorsichtig, weil sie sich dort aufgrund der für sie schwer einschätzbaren Menschen vor Ort schonmal unsicher gefühlt hat. Wenn sie diese Station für eine Strecke nutzen muss, versucht sie das obere Gelände, wo sich die Straßenbahnstationen und Bushaltestellen befinden, zu meiden und auf rasche Weise in die U-Bahn-Station zu gelangen. Der Karlsplatz mit seinem komplexen Untergrundsystem stellt für zwei der Teilnehmerinnen (T1, T6) eine Herausforderung dar. Sowohl T1 und T6 argumentieren, dass sie sich im

Untergrund nicht wohl fühlen, da sie sich in der Station nur schwer zurechtfinden und oft Orientierungsschwierigkeiten haben:

„der Karlsplatz ist einfach weit, der geht vom Park hinten bis nach vorne zur Oper, die Station hat drei Ebenen mit drei verschiedenen U-Bahnen, [...] Ähm, teilweise auch sehr geschwungen, ähm, bisschen versteckt beispielsweise der Mei, [...]. Also den finde ich schon sehr unübersichtlich und der ist mir einfach zu groß und zu-, dann sind die Decken auch noch so nieder, also man hat sowieso schon das Gefühl, dass man irgendwie eingesperrt ist, wenn man unten durchgeht. Also, er ist mir nicht der sympathischste.“ (I_T1, Z. 251 – 256)

Auch der Schwedenplatz wird unter den Problemfaktoren genannt. Vor allem T1, die in der Nähe wohnt, berichtet davon, dass sie die Umgebung um den Schwedenplatz seit dem Attentat aus einer anderen Perspektive betrachtet:

„[...] natürlich immer ein bisschen mit Vorsicht seitdem zu genießen. Ich gehe schon hin, aber natürlich versuche ich, dass ich da auch wieder schnell wegkomme. Deshalb gehe ich eigentlich auch nicht gern Feiern in der Nähe vom Schwedenplatz. Ja, wie gesagt, da hat es halt schon mal einen Anschlag gegeben. Man hat dann halt irgendwann einen anderen Bezug dazu.“ (I_T1, Z. 260 – 264)

Und auch Kagran, vor allem das Donauzentrum, wird von T1 als Ort genannt, den sie immer gut im Blick behält:

„[...] ich habe immer so das Gefühl, dass immer so kleine Grüppchen an Jungs warten, dass sie dich quasi irgendwie anrempeln und dass sie die irgendwas klauen können aus der Tasche. Also da gehe ich auch mit meiner Tasche ganz bei mir vorne oben irgendwie es hört sich ein bisschen paranoid an, aber durch die Gegend, also da vertraue ich den Leuten auch nicht so.“ (I_T1, Z. 267 – 269)

Wie bereits aus dem Abschnitt *Routenplanung* hervorgeht, werden Strecken bevorzugt, die kaum bis keine Busfahrten involvieren. Das liegt mitunter daran, dass Busse als Verkehrsmittel nicht als angenehm angesehen werden. Der frühere nächtliche Arbeitsweg von T1 beinhaltete eine Teilstrecke mit dem Bus, wo eine negative Erfahrung mit einem verhaltensauffälligen Mitfahrenden dafür sorgte, dass sie sich im Bus nicht mehr wohlfühlt:

„[...] der ist zwei Reihen hinter mir gesessen und ich habe mich dann einfach unwohl gefühlt, weil ich gemerkt habe, dass er sich ständig bewegt und dass der Sitz ständig quietscht. Ich bin dann einfach zum Fahrer weiter nach vorne. Wir waren

auch nur vier oder fünf Leute drin und es ist dann auch eine zweite Dame, glaube ich, aufgestanden und die ist dann auch ein bisschen weiter nach vorne gegangen, also Richtung Busfahrer. Ich bin deswegen jetzt nicht ausgestiegen, aber es war schon ein komisches Gefühl. Er ist dann glaube ich zwei Stationen später selber ausgestiegen, bevor meine Station kommen ist und das war dann einfach so ein richtiges (seufzt), und richtiger Seufzer. Gott sei Dank ist er draußen, weil man weiß nicht, was der gemacht hätte. Und ähm das war eigentlich so das einzige, wo ich ähm richtig nervös geworden bin und wo ich mir wirklich überlegt habe, soll ich aus dem Bus jetzt aussteigen und einfach warten, bis der nächste kommt.“ (I_T1, Z. 233 – 239)

Auch die U6 zählt nicht zu den Favoriten:

„Ich habe ehrlich gesagt noch nie gute Erfahrungen in der U6 gemacht. Das ist immer, Leute sind immer ein bisschen wahnsinnig in der U-Bahn [...] Ja, die sind keine Ahnung, als ob sie unter Strom stehen würden. Jeder gönnt keinem nichts quasi.“ (I_T1, Z. 316 – 319)

Auch Taxis werden von den Teilnehmerinnen als potenziell unsicheres Verkehrsmittel eingeschätzt. So vertreten T2, T6 und T7 die Meinung, dass sie niemals mit einem Taxi alleine fahren würden. Persönliche schlechte Erfahrungen mit Taxis hat T2 zwar nicht, doch die Geschichten von Freundinnen haben ihre Sichtweise auf Taxifahrten geändert: „[...] da ist einer dann stehen geblieben und der Taxifahrer nach hinten gekraxelt und sie kam zum Glück raus und alles Mögliche“ (MW_T2, Z. 299 – 300) Aufgrund dieser Geschichten ist sie generell vorsichtiger geworden, wenn es um Taxifahrten geht:

„[...] ich mag das nicht so gern. Also an manchen Situationen ist es halt gewesen, weil nichts mehr der Öffis gefahren ist z.B. unter der Woche, hat aber auch eine Freundin extra vom Taxi vom Kennzeichen ein Foto gemacht und hat geschaut, okay, du steigst jetzt bei dem Herrn ein und passt okay und ich weiß, du brauchst sonst so lange nach Hause und das hat auch gepasst gehabt, ja.“ (MW_T2, Z. 308 – 310)

Auch T6 kann von einer konkreten Situation im Taxi erzählen, die ihr vor kurzem passiert war, wobei anzumerken ist, dass es sich um eine Taxifahrt handelt, die nicht in Wien stattgefunden hatte. So fühlt sie sich während der gesamten Fahrt nicht sicher, da der Taxifahrer laut ihrer Wahrnehmung betrunken wirkt, verwirrende Aussagen tätigt und eine ungewöhnliche Route

wählt: „[...] ich konnte mich nicht bewegen. Ich hatte wirklich, weil ich auch so viel Action schaue. Aber natürlich man hat ja Angst, man weiß ja nicht, was passiert [...]“. Da sich T7 dort sicherer fühlt, wo sich mehr Menschen aufhalten, ist für sie nachts beispielsweise der Nachtbus eine angenehmere Option als ein Uber oder Taxi. Vielmehr problematisch sieht sie allerdings die Straßenbahnlinie 18, die von der Burggasse-Stadthalle bis St. Marx fährt. Obwohl sie in der Nähe vom Hauptbahnhof wohnt und diese Linie in Anspruch nehmen könnte, würde sie lieber einen Umstieg über zwei U-Bahn-Linien in Kauf nehmen, bevor sie eine Fahrt mit der 18er-Linie bewältigen müsste: „Ja, da waren irgendwie komische Leute (lacht) habe komische Situationen gehabt. Ich kann es nicht genau erklären.“ (MW_T7, Z. 178 – 190) Aus diesem Abschnitt wird bereits deutlich, dass Unwohlsein und wahrgenommene Unsicherheit nicht ausschließlich durch Verkehrsmittel oder Orte hervorgerufen werden, sondern häufig auch durch die dort anwesenden Personen beeinflusst wird. So berichtet T1 von einer unangenehmen Situation beim Praterstern spät nachts, wo sie sich von fremden Männern beobachtet gefühlt hat: „[...] die haben die ganze Zeit immer schon so komisch von den Handys aufgesehen, haben sich immer schon so besprochen, also hat immer irgendeiner zu mir hingeschaut. [...] also beim Eingangsbereich zum Eingang selber rein war es dann schon komisch.“ (MW_T1, Z. 87 – 90) In Floridsdorf fühlt sich T2 grundsätzlich sicher, trotzdem versucht sie die Umgebung insbesondere bei nächtlichen Wegen im Fokus zu behalten:

„[...] ich weiß halt, dass bei uns auch ein paar komische Leute wohnen. Und das ist halt dann schon so, wo du überlegst, okay, gut, die Frau geht jetzt zum Bus, der Mann geht dahin, wie mache ich? Also es ist ja manchmal einfach eine unbewusste Entscheidung, wenn man jetzt so drüber nachdenkt. Äh, oder wenn man hört, dass jemand hinter einem geht. Und ich dreh mich aber nie um, ich will das nicht wissen.“ (MW_T2, Z. 159 – 163)

Dabei handelt es sich um eine Situation, die der Teilnehmerin auf ähnliche Weise erneut passiert ist, wie sie im Tagebuch festhält:

„Der erste Weg, da ging eine Person hinter mir, das war schon ein unheimliches Gefühl, ich habe mit meinem Mann telefoniert und dann habe ich so getan als würde ich länger telefonieren, als er mich dann überholt hat, war alles gut.“ (TB_T2, Z. 40 – 41)

Eine derartige Geschichte teilt auch T3 im Mobility Walk, wo sie das Gefühl hatte, von einem fremden Mann beobachtet und verfolgt worden zu sein: „[...] weil er halt wirklich auch dann das Gleiche gegangen ist und gleichen Tempo wie ich gegangen ist [...] dann habe ich damals

meinen noch Freund [...] angerufen.“ (MW_T3, Z. 112 – 113) In Bezug auf Stationen betont T3, dass sie es generell eher bevorzugt, wenn weniger Menschen sich in ihrer Umgebung aufhalten: „[...] ich mag mich einfach nicht zwischen Menschen quetschen, dass ist nicht so meins und dann haben wir hier auch die Bettler und Sänger und das ist mir dann auch einfach zu viel (MW_T3, Z. 28 – 29) Dass sie sich nicht wohlfühlt, wenn fremde Personen mit ihr interagieren, ist auch in einer ihrer Tagebuchaufzeichnungen ersichtlich: „Ich wurde von hinten von einem fremden Mann, der mir vorher schon etwas unheimlich vorkam, angefasst und ich habe mich laut erschreckt. Er wollte dann nur eine Zigarette.“ (TB_T3, Z. 36 – 37) Auch bei Fahrten mit Verkehrsmitteln ist es ihr wichtig zu überprüfen, wo sich die Menschenmassen hinbewegen:

„Ja, ich schau dann, wenn ich nicht weiß, wo ich aussteige, schau ich wo sind die meisten Leute und meide den Ort. [...] wenn ich dann sehe, das ist eh eine durchgängige U-Bahn, dann steige ich mal ein und schau dann, dass ich einfach irgendwo hingehe, wo wenig los ist.“ (MW_T3, Z. 100 – 101)

Im Rahmen des Mobility Walks schilderte T4 zwei negative Begegnungen mit fremden Männern, die sich nicht direkt an einer Station eines öffentlichen Verkehrsmittels ereigneten, sondern unmittelbar im Anschluss auf dem Fußweg:

„[...] ich habe es nicht wirklich mitbekommen oder gehört oder so, aber er war dann auf einmal hinter mir und hat mich so begrabscht bisschen [...] und die zweite Situation [...] er hat mich eben angesprochen. Und dann er hat halt begonnen, mir irgendwie so Komplimente zu machen und ich war so, "ha, danke". Irgendwie so bisschen nichts dazu gesagt. [...] dann ist er aber irgendwie nicht weggegangen [...] Dann bin ich einfach stehen geblieben mehr oder weniger auf der Straße und dann hat er irgendwie so, war er so, ja: "Can I touch your hair" oder so und hat halt währenddessen schon meine Haare angefasst.“ (MW_T4, Z. 249 – 257)

Ähnliche Situationen hatte sie allerdings auch schon in einem öffentlichen Verkehrsmittel:

„[...] ich hatte schon zwei, drei Situationen, wo ich das Gefühl hatte, dass die männliche Person hinter mir eigentlich nicht so nahe stehen müsste. Oder nicht so gewisse Körperzonen an meine drücken müsste, sondern schon noch den Platz hätte theoretisch ein bisschen auszuweichen. Und das bisschen so, also ist mir ein bisschen absichtlich vorgekommen. (MW_T4, Z. 281 – 284)

Diese Erfahrungen haben die Art und Weise, wie sie öffentliche Verkehrsmittel nutzt, geprägt. So ist es ihr bei der Sitzplatzwahl wichtig, dass die Person, zu der sie sich setzt, sympathisch wirkt:

„Also nicht, dass ich Männer ausschließe, ich setze mich auch öfter neben Männer, ich schaue halt auch so, wirken die gerade irgendwie, als ob sie Lust hätten mit mir zu reden oder so und dann (unsicheres "hm"), setze ich mich irgendwie lieber nicht hin.“ (MW_T4, Z. 314 – 316)

Auch T6 berichtet von einer für sie unangenehmen Situation im öffentlichen Raum, wo sie von einem fremden Mann verfolgt wurde, nachdem sie bei einem Automaten Zigaretten gekauft hatte. Wie bereits im Abschnitt der Appnutzung deutlich wurde, zeigen die Teilnehmerinnen unterschiedliche Präferenzen in der Verwendung digitaler Tools zur Orientierung und Fortbewegung im öffentlichen Raum. Dabei werden auch Schwächen und Problemfelder im Bereich der Mobilitätsapps genannt. Während des Mobility Walks, der nach einem Konzert beim Ernst-Happel-Stadion stattfindet, stößt T1 auf mehrere Hürden. So möchte sie die App WienMobil zur Planung einer Route starten, wird dabei aber von einem Update aufgehalten: „Ich hasse das.“ (MW_T1, Z. 11 – 11) Während das Update heruntergeladen wird, berichtet sie, dass ihr bereits aufgefallen ist, wie häufig für diese App neue Aktualisierungen veröffentlicht werden: „[...] das war jetzt glaube ich das zweite oder das dritte Update rein jetzt nur von der Optik her. Und da weiß ich nicht, ob das so sinnvoll ist.“ (MW_T1, Z. 351 – 352) Darüber hinaus kritisiert sie, dass WienMobil (siehe Abbildung 5) ihrer Erfahrung nach oft nicht alle möglichen Wege aufzeigt, wie diese Abbildung der geplanten Route zeigt:

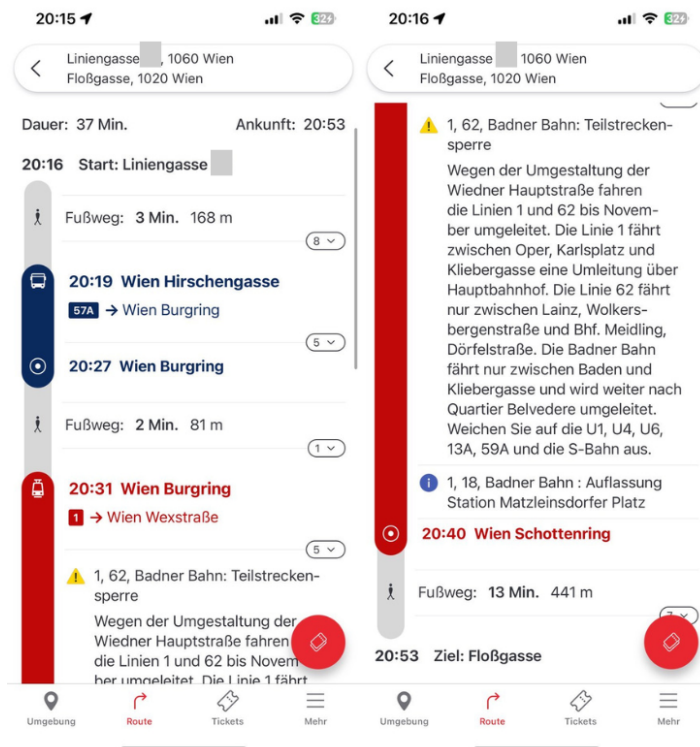


Abbildung 5: Screenshot von T1 über die Routenplanung Tagebucheintrag 1

So beschreibt sie in ihrem ersten Tagebucheintrag, dass ihr alternative Routenvorschläge fehlen:

„Es wird auch nicht angezeigt, dass man die U6 von der Gumpendorfer Straße bis Spittelau und dann die U4 bis Schottenring nehmen könnte. Es kommt mir oft vor, dass nur die schnellsten Optionen angezeigt werden, aber nicht alle. [...] Zudem finde ich es verwirrend, dass mir hier angezeigt wird, dass es in die entgegengesetzte Richtung der 1er Bim eine Teilstreckensperre gibt. Das ist mehr irritierend als es hilft, vor allem wenn man noch nicht lange in der Stadt wohnt.“ (TB_T1, Z. 11 – 15)

Auch im zweiten Tagebucheintrag (siehe Abbildung 6) notiert sie, dass ihr keine optimaleren Routen vorgeschlagen werden: „weder der Bus 75A, noch der Karlsplatz, der ja fast ums Eck ist, wurden hier mit der U4 angezeigt.“ (TB_T1, Z. 35 – 35)

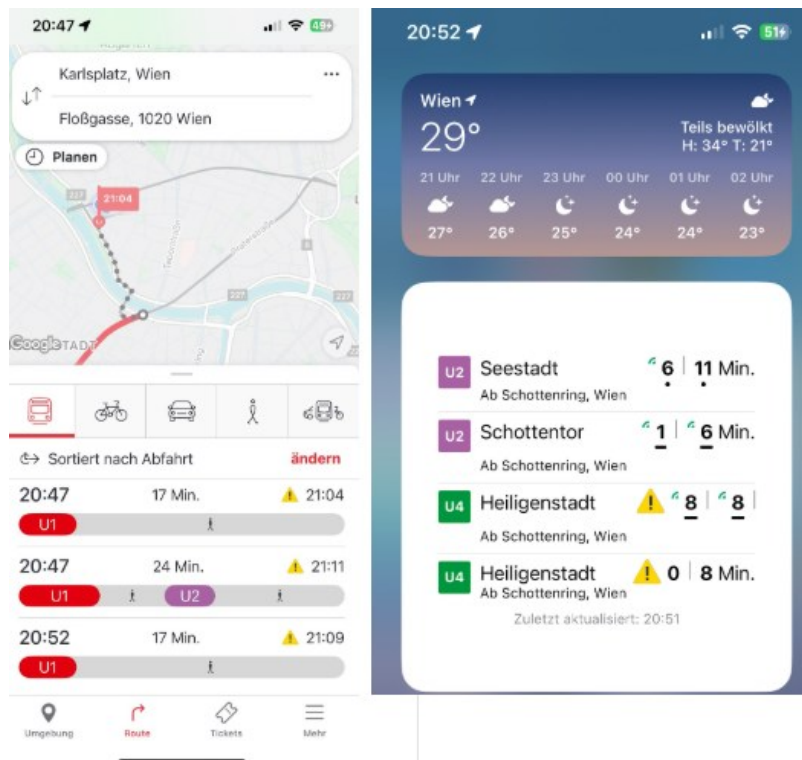


Abbildung 6: Screenshots von T1 über die Routenplanung Tagebucheintrag 2

Die Teilnehmerin empfindet diese Vorschläge als verwirrend und würde in diesem Fall auf das eigene Orientierungswissen zurückgreifen, um die Strecke ohne App zu bewältigen, wie sie im anschließenden Interview erzählt:

„[...] dann nehme ich den Weg, der mir bekannt ist und ich denke mir, wenn ich schon in der Nähe vom Karlsplatz bin, warum wird mir beim Karlsplatz [...] nicht auch die U4 angezeigt? Die gibt es da ja auch und ich sehe aber nur die U1 auf meinem Screen. Ich brauche aber die U4 zum nach Hause kommen.“ (I_T1, Z. 45 – 47)

Während einige der Teilnehmerinnen positiv hervorheben, dass sie über die WienMobil App zeitnah und zuverlässig über Störungen informiert werden, so stellen T2 und T3 fest, dass Verspätungen oder Ausfälle bei nächtlichen Fahrten mit S-Bahnen nicht zeitgemäß oder gar nicht kommuniziert werden: „[...] das war dann halt dort ganz komisch, dann nicht zu wissen, wie es weitergeht, wann die S-Bahn fährt oder nicht, ähm, nichts zu hören“ (I_T2, Z. 8 – 9) Ein weiterer Punkt, der bei WienMobil negativ auffällt, sind die ungenauen Zeiten und Beschreibungen der Umstiege von einem in das andere öffentliche Verkehrsmittel. T2 geht dabei konkret auf die Klosterneuburger Straße und die Siemensstraße ein, wo sie aufgrund verschiedenster Hindernisse wie etwa einem nicht vorhandenen Fußweg gezwungen ist, Umwege durch Unterführungen zu nehmen, die bei den angegebenen Umsteigezeiten in der App nicht berücksichtigt

werden. Sie beschreibt, dass sie dadurch wertvolle Zeit verliert und nennt als Alternative: „[...] da müsste ich wirklich entweder einen Bus früher nehmen und dann länger warten oder zu Fuß gehen, weil es sich halt zeitlich nicht ausgeht, laut der App geht sich es aber aus.“ (MW_T2, Z. 389 – 393) Problematisch sieht sie diese unpräzisen Angaben vor allem in Situationen mit Zeitdruck sowie bei Strecken, die gemeinsam mit Kindern zurückgelegt werden. Dabei beschreibt sie unter anderem, dass ein defekter Aufzug den Weg für sie verlängerte: „Also, ich habe es gerade mit dem Kinderwagen nie geschafft. Weil zu Fuß kann ich vielleicht drauf sprinten, die Treppen und runtersprinten und geschafft. Aber mit dem Aufzug, der fast nie funktioniert, funktioniert es nicht.“ (MW_T2, Z. 403 – 404) Auch bei der Orientierung in der Station hinsichtlich der verschiedenen Ausgänge findet T3, dass die App mit besseren Beschreibungen den Weg leiten könnte. So liefert die App für die Navigation nach draußen ein schlichtes „Treppe rauf“, womit T3 überfordert ist: „Weil sonst würde er sagen, Ausgang Richtung irgendwas nehmen. Und das tut er nicht. Schauen wir mal. Da steht "Halten Sie sich für 6 m Richtung (unv.)“. Ey, ich kann mit sowas nichts anfangen.“ (MT_T3, Z. 164 – 165) Während des gemeinsamen Spaziergangs mit T7 ergibt sich eine ähnliche Situation bei der Station Margaretengürtel, in der die Teilnehmerin mit der Information „Ausgang Wackenroderbrücke“ überfordert ist:

„[...] ich weiß nicht, woran es liegt, dass da immer Ausgänge stehen, die gar nicht vorhanden sind. Ob das dann, weil ich weiß ja auch nicht im Kopf auswendig, weil das stand jetzt irgendwie Richtung XY-Brücke, welche Brücke wo die ist oder sonst stehen da ja Straßennamen und dann weiß ich nicht, wo die sind. Also grundsätzlich die Straßennamen, die hat man ja nicht so im Kopf.“ (MW_T7, Z. 212 – 215)

Als positives Beispiel für eine übersichtlichere Informationsgestaltung nennt sie das U-Bahn-Netz in Shanghai, bei dem die Ausgänge mit Zahlen beschriftet sind und T7 sich während des Aufenthalts der Stadt leichter orientieren konnte. Wenn es darum geht, mit der Kartenansicht von WienMobil zu navigieren, so ist in mehreren Mobility Walks aufgefallen, dass die Standortanzeige oft Ungenauigkeiten aufweist, da die App die Position nicht stabil ermitteln kann. Wie etwa hier beim dritten Mobility Walk zu sehen ist, blieb der Positionsmarker beim Schwedenplatz im Donaukanal stecken (siehe Abbildung 7). Darüber hinaus ist die Routenführung dieses vorgeschlagenen Fußweges für T3 irreführend, da der Weg ihrer Wahrnehmung nach an der Urania vorbeiführt und über die Treppen nach unten an den Donaukanal leitet: „[...] ich glaube, es sagt, ich soll die Stufe runtergehen, aber warum? Achso, zum Donaukanal runter? Da wollen wir gar nicht hin.“ (MW_T3, 190 – 191)

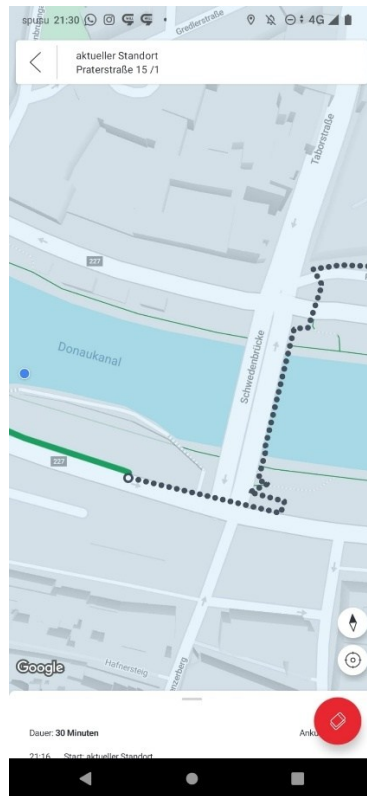


Abbildung 7: Screenshot von T2 über die Standortanzeige WienMobil

In Ergänzung dazu kommt es bei WienMobil auch vor, dass die soeben geplante Route verschwindet, sobald innerhalb der App andere Bereiche genutzt werden. So möchte mir T3 während des Mobility Walks zeigen, welche Orte sie als Favoriten abgespeichert hat und verliert im nächsten Schritt die vorgeschlagene Route: „Und jetzt hat es z.B. die Adresse verloren. Nur weil ich was anderes gemacht habe, das nervt mich schon. [...] Ich hab-, bin rausgegangen um zu schauen, welche Funktionen ich nutze. Bin zurückgegangen und hat das die Suche verloren.“ (MW_T3, Z. 215 – 215) Obwohl T4 ihre Strecken regelmäßig mit Google Maps plant, bewertet sie die Routenvorschläge dieser App teilweise als „umständlich“ und zieht in gewissen Situationen alternativ WienMobil zu Rate. Werden ihr dort ähnliche Streckenverläufe angezeigt, folgt sie diesen Vorschlägen. In ihren Tagebuchnotizen beschreibt sie, dass Google Maps ihr bei einer Strecke nur „umständliche Wege mit langen Fußwegen und langen Straßenbahnfahrten“ (TB_T4, Z. 39 – 40) angezeigt hat und sie deswegen nochmals auf WienMobil gewechselt ist, um die verschiedenen Vorschläge abzugleichen. Im Gegensatz zu WienMobil zeigt Google Maps Schwächen bei der zeitnahen Kommunikation von Störungen und Ausfälle. Dieser Punkt wird von T5 und T7 öfter angesprochen:

„[...] es war einfach nervig. Ich hätte da wahrscheinlich gewartet 10, 15 Minuten bis ich mitkriegt habe, dass das nicht der Fall ist, weil ich einfach gedacht habe: "ja,

die Straßenbahn wird dir eh dann kommen" und dann kommt sie einfach nicht.“
(MW_T5, Z. 358 – 360)

Werden die Teilnehmerinnen gefragt, wie sich ihr Wohlbefinden im öffentlichen nächtlichen Raum ändern würde, wäre ihr Smartphone nicht bei ihnen, so stellt dieser Umstand für sie eine ungewohnte, aber bewältigbare Situation dar. Während T1 beschreibt, dass eine nächtliche Fahrt ohne ihr Smartphone eine „sehr unglückliche Nacht“ (MW_T1, Z. 288 – 288) wäre, geht sie darauf ein, dass sie sich alternativ Informationen über physische Schilder oder über andere Personen holen würde. Für T2 stellt das Smartphone auch einen wichtigen Begleiter dar, auf den sie sich insbesondere bei unbekannten Strecken verlässt. Das größte Problem an einer Fahrt ohne Smartphone wäre für sie aber die Tatsache, dass:

„[...] es für mich generell komisch ist, wenn ich nichts im Ohr habe, wenn ich alleine fahre. Also die ganzen Umweltgeräusche, gerade auch die U-Bahn-Geräusche, das Laute, das ist einfach so ungut. Also laute Geräusche generell bin ich kein Fan von“ (MW_T2, Z. 447 – 448).

Sicherheitsfaktoren

Der folgende Abschnitt widmet sich den Faktoren, die bei den Teilnehmerinnen dafür sorgen, dass sie sich im öffentlichen Raum nachts wohler fühlen. Dabei werden verschiedene Aspekte thematisiert, unter anderem das persönliche Sicherheitsgefühl, der positive Einfluss von Personen und dem Haustier, Sicherheitspersonal, Orte und Umgebungen und auch Apps. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich fast alle der Teilnehmerinnen grundsätzlich sicher in Wien fühlen. So sind es bei T1 vor allem die lebendigen Gegenden und Orte, die ihr bekannt sind, wo sie sich am sichersten fühlt. Auch T2 und T3, die in einem äußeren Bezirk wohnen, fühlen sich dort wohl. Im Hinblick auf ihr persönliches Sicherheitsgefühl zieht T5 einen direkten Vergleich zu Budapest, wo sie öfters zu Besuch ist und äußert: [...] die schlimmsten Bezirke in Wien sind viel sicherer als viele andere europäische Städte. Und weil es mir klar ist [...] fühle ich mich da schon relativ wohl.“ (MW_T5, Z. 129 – 131) Auch T7 schätzt es, dass sie sich im städtischen Raum sicher bewegen kann und vergleicht ihre Erfahrungen mit Deutschland:

„[...] ich komme ja aus Mainz und war da eben viel auch in Frankfurt unterwegs oder jetzt auch in Berlin. Das ist schon noch mal anders. Da merke ich immer wie also wie sicher und wohl man sich hier auf jeden Fall fühlen kann.“

In Bezug auf Wien fügt sie noch hinzu, dass sie selbst in unangenehmen Situationen in öffentlichen Verkehrsmitteln das Gefühl hat, dass andere Menschen achtsam handeln und in

gefährlichen Situationen reagieren. So wird im Zuge der Erhebung klar, dass der größte Sicherheitsfaktor für die Teilnehmerinnen andere hilfsbereite Menschen darstellen. Ein wiederkehrendes Motiv in den Aussagen der Teilnehmerinnen ist, dass sie sich nachts sicherer fühlen, wenn viele Menschen im öffentlichen Raum unterwegs sind. Daraus begründet sich zum Teil auch die Abneigung gegen kleinere, isolierte Verkehrsmittel wie der Nachtbus. Auch innerhalb der genutzten Verkehrsmittel werden bevorzugt Plätze in der Nähe von Personen gesucht, die einen sympathischen Eindruck vermitteln. T4 beschreibt nächtliche Fahrten, die in ihr Unbehagen auslösen so: „ich finde dann, wenn man sich unwohl fühlt, ist eher wenn wirklich nur so ein zwei weitere Leute da sind und die dann irgendwie komisch sind.“ (MW_T4, Z. 107 – 108) Wenn es darum geht, nachts alleine unterwegs zu sein, so fühlen sich die meisten der Teilnehmerinnen an sich nicht gleich unwohl, die Präsenz von anderen Freund:innen oder Fahrgäste stärkt allerdings trotzdem das Sicherheitsgefühl. Im Mobility Walk beschreibt T5, dass sie in unbekannten Gegenden ungern alleine ist und beispielsweise beim Fortgehen vorrangig mit ihrer sozialen Gruppe unterwegs ist. Auch T6 berichtet, dass sie ab und zu mit Kolleg:innen einen Teil ihres Heimwegs bestreitet und ihr das ein Gefühl der Sicherheit vermittelt. Im Interview erwähnt T6, dass sich sie bei nächtlichen Spaziergängen durch die Präsenz ihres Hundes sicher fühlt. T7 betont auch, dass sie sich mit Begleitung auf ihren Wegen nachts sicherer fühlt: „Also ich würde schon bewusst länger den Weg mit Freunden gehen, wenn es halt eben sich ergibt“ (MW_T7, Z. 141 – 141) Neben den persönlichen Kontakten spielt für die Teilnehmerinnen auch auf Sicherheit geschultes Personal eine Rolle. Die am häufigsten genannten Kontaktpersonen in dieser Hinsicht stellen Sicherheitskräfte und die Polizei dar. Während T4, T5 und T7 die Präsenz dieser Personen an Stationen als angenehm und sicherheitsfördernd wahrnehmen, argumentiert T1, dass sie sich einerseits sicher fühlt, andererseits aber auch etwas verunsichert ist: „[...] weil ich mir denke, die sind ja nicht grundlos gerade da.“ (I_T1, Z. 75 – 76) Aus diesem Grund hat sie ihre Umgebung in solchen Situationen stärker im Blick. Wenn es darum geht, konkrete Orte und Umgebungen zu bevorzugen, so sind es vor allem eher Hauptstraßen im Gegenzug zu kleinen verwinkelten Gassen und helle Orte im Gegenzug zu schlecht beleuchteten Strecken. Wie bereits in den vorigen Ergebnissen herauskommt, stellen Mobility Apps eine wesentliche Unterstützung bei der Routenplanung dar. So geben alle Teilnehmerinnen an, dass sie ihre App vor und während der Streckenbewältigung einsetzen, um sicher zu gehen, dass sie sich auf dem richtigen Weg befinden. Vor allem bei wichtigen Terminen werden die Apps zur zeitlichen Planung genutzt. Dabei schildert eine Teilnehmerin mit ADHS, wie ihr Mobility Apps bei der zeitlichen Planung von Strecken Hilfestellung bieten:

„Praktisch schau ich dann trotzdem noch mal nach. [...] Einfach schauen, was das sagt, um mein Gefühl zu bestätigen, weil ich leide an Zeitblindheit und ich kann über- und unterschätzen, wie lange etwas dauert. Und diese Tools geben mir einfach gewisse Sicherheit.“ (MW_T3, Z. 310 – 312)

Auch T4 ist es wichtig, ihre Steckle über die App im Blick zu behalten: „Wenn ich wohin fahre, wo ich nicht schon oft war, schaue ich eigentlich immer wieder und schaue eben diese Zwischenstationen immer an. Damit ich halt nichts verpasse.“ (MW_T4, Z. 205 – 206) T7 beschreibt im Interview, dass ihr Smartphone generell einen starken Einfluss auf ihr Sicherheitsgefühl hat:

„[...] falls ich dann irgendwie den falschen Weg nehmen würde und nicht genau wüsste, wie ich zurückkomme, vor allem, wenn man jetzt zu Fuß läuft, da schaue ich schon eigentlich fast immer nochmal zur Sicherheit drauf. Also ich kenne mich schon gut aus in Wien, aber ja, manchmal kennt man dann noch nicht jede Straße. Also ich glaube vor allem ein Sicherheitsgefühl würde da stark verloren gehen.“ (I_T7, Z. 26 – 29)

Unter den sonstigen Apps, die für mehr Sicherheit sorgen, befinden sich auch die „Find My“-App von Apple, die von zwei Teilnehmerinnen (T5, T7) als Sicherheitsfaktor genannt wird:

„[...] was für mich wichtig ist, wenn ich nachts unterwegs bin, ist, dass ich eben durch diese Location App das Gefühl habe, [...] dass ich nicht einfach verloren gehen werde und dass es niemanden auffällt, [...] wenn irgendwas passieren sollte, aber viele haben halt einfach nicht die Möglichkeit, vor allem wenn sie noch komplett neu in Wien sind und halt einfach keine Leute um sich herum haben, wo sie sich auch einfach so sehr auf die Leute stützen können.“ (MW_T5, Z. 440 – 443)

Zusätzlich zu dieser Anwendung verwendet T7 auch WhatsApp, um hier in gewissen Situationen ihren Standort mit Vertrauten zu teilen.

Angewohnheiten

Während ihrer nächtlichen Fortbewegung im städtischen Raum haben die teilnehmenden Frauen unterschiedliche Angewohnheiten und Strategien entwickelt, um ihre Wege sicher bestreiten zu können. T1, T4 und T6 sind sich ihrer Umgebung stets bewusst, so beobachten sie in öffentlichen Verkehrsmitteln und den Stationen vor allem die Leute, die sie umgeben. Aber auch außerhalb der Stationen wird darauf geachtet, welche Gruppen sich in der Nähe aufhalten:

„Natürlich schaue ich da schon viel mehr drauf. Also wie die Leute sich eigentlich auch verhalten und reagieren, wenn ich das Gefühl habe, ich werde verfolgt. Ähm, ich gehe gerade draußen irgendwo vom Schwedenplatz in die U-Bahn rein und der steht auch hinter mir, ist das eine große Wahrscheinlichkeit, dass der in die gleiche Richtung muss, aber dann noch hat man ein ungutes Gefühl. Und die Sinne sind dann halt einfach ein bisschen mehr geschärft.“ (I_T1, Z. 219 – 222)

Während die anderen Teilnehmerinnen sich lieber mit ihrem Smartphone beschäftigen, hat T6 in der U-Bahn lieber ihren Fokus bei den umliegenden Personen. Wenn es darum geht, in einem öffentlichen Verkehrsmittel den perfekten Ort zum Verweilen zu finden, so befindet sich T3 in der Regel lieber in der Nähe des Ausgangs, um schneller aussteigen zu können. T4 beschreibt im Mobility Walk die Wichtigkeit eines Sitzplatzes für ihr Wohlbefinden. Wenn es in einem Verkehrsmittel die Möglichkeit gibt, sucht sie sich einen Sitzplatz, der im Idealfall etwas entfernt von den anderen Fahrgästen liegt und ihr einen Safe Space bietet: „Ich kann nur relaxen, wenn ich ein Sitzplatz habe.“ (MW_T4, Z. 303 – 303) Auch T7 hebt hervor, dass sie lieber etwas Distanz zwischen den Mitfahrenden und sich selbst hat, so steht sie in der U-Bahn beispielsweise lieber in der Nähe einer freien Haltestange. T2 teilt diese Einstellung und erwähnt, dass sie in ganz wenigen Fällen einen Sitzplatz aufsucht. Diese Situationen treten auf, wenn sie sich sehr erschöpft vom Sporttraining fühlt oder verletzt ist:

„Aber ansonsten stehe ich meistens und suche da irgendwie eine gemütliche Zone so. Wenn man schon hört, da sind alkoholisierte Leute oder da (stampfert?) wer herum und da ist gerade irgendwie ein Grantler oder so, dann muss man da nicht sitzen. Oder auch mit Gerüchen muss man da jetzt auch manchmal nicht unbedingt sitzen.“ (MW_T2, Z. 58 – 60)

Im Laufe des Mobility Walks mit T1 kommt es zu einem Kontakt mit einem fremden betrunkenen Mann, der sie ansprechen möchte und sich erst nach einem Moment von ihr entfernt. Auf die Frage, wie sie mit einer derartigen Situation umgeht, äußert sich T1:

„Wenn er aufdringlich geworden wäre, wäre ich wahrscheinlich aufgestanden und hätte mich irgendwo anders hingesetzt oder wäre irgendwo anders gestanden. Also halt weit weg sichtlich, auch während dem Fahren, dass man es mitkriegt. Ich will mit der Person nichts zu tun haben.“ (MW_T1, Z. 155 – 156)

Distanz ist ein Faktor, der im Zusammenhang mit dem eigenen Sicherheitsgefühl immer wieder thematisiert wird. So teilen alle der Teilnehmerinnen die gleiche Meinung, dass das eigene

Distanzieren dabei helfen kann, unangenehme Situationen zu vermeiden: „[...] nachts, wenn ich sehe, okay, da ist eine Typ und der ist bisschen komisch oder sind ein paar Jungs, ne, oder Männer, dann gehe ich auf die andere Seite.“ (I_T6, Z. 70 – 72) Ansonsten zieht es T6 auch auf Straßenseiten, die besser überwacht sind, wodurch sie sich besser geschützt fühlt. Eine weitere Angewohnheit, die von fast allen Teilnehmerinnen ausgeübt wird, ist die Mitnahme und Verwendung von Kopfhörern. Während der Großteil der teilnehmenden Frauen die Kopfhörer im Einsatz hat, um sich mit Musik, Hörbüchern oder Podcasts von der Außenwelt abzuschotten und Umweltgeräusche auszublenden, ist es T1 hingegen wichtig, die Umgebung in unsicheren Situationen aktiv wahrzunehmen:

„Wenn ich ein ungutes Bauchgefühl habe, dann dröhne ich mich nicht mit Musik zu, sondern dann will ich wissen, was in meiner Umgebung herum passiert und dann will ich auch ganz genau wissen und auch alles hören können. Also, eine Angewohnheit ist sicherlich, wenn ich mich irgendwie unwohl oder unsicher fühle, ich habe nichts im Ohr und ich höre auch nichts.“ (I_T1, Z. 332 – 334)

Eine ähnliche Strategie hat T6, wenn sie nachts im öffentlichen Raum unterwegs ist. So spielt sie Musik zwar über den einen Kopfhörer ab, den zweiten lässt sie jedoch bewusst ausgeschaltet, um etwas von der Umgebung mitzubekommen. Darüber hinaus schaltet sie die Musik im öffentlichen Raum komplett aus: „[...] in der U-Bahn habe ich die schon an, aber wenn ich dann von der U-Bahn aussteige, dann mache ich die weg, weil ich muss immer hören, was alles passiert.“ (I_T6, Z. 66 – 67) Auch T7 verzichtet grundsätzlich nicht auf Musik, wenn ihr danach ist. Wenn sie den Eindruck hat, ihre Umgebung stärker wahrnehmen zu müssen, stoppt sie die Musikwiedergabe oder dreht sie auf leise, trägt die Kopfhörer jedoch weiterhin, um nach außen hin weiterhin beschäftigt zu wirken.

Wie bereits T7 betont, stellt das Smartphone einen wichtigen Begleiter im nächtlichen öffentlichen Raum dar. So berichten alle sieben Teilnehmerinnen, dass sie nachts auf ihren Wegen mit Freund:innen oder Partner:innen telefonieren, um sich dadurch sicherer zu fühlen. Grundsätzlich werden vertraute Personen aber erst dann telefonisch kontaktiert, wenn eine Situation zu einem akuten unsicheren Gefühl führt. So telefoniert T1 in gewissen Situationen bewusst mit aktivem Lautsprecher: „[...] damit der oder diejenige, die etwas von mir möchte oder mir etwas antun möchte, auch weiß, dass ich da gerade am Telefonieren bin und dass dann Hilfe eventuell nicht weit sein könnte.“ (I_T1, Z. 344 – 345) Eine weitere Angewohnheit, die T1 und T2 darüber hinaus entwickelt haben, ist das vorgetäuschte Telefonieren, wo unter anderem auch ein bereits beendetes oder noch nicht gestartetes Telefonat zum Schein inszeniert wird. Auch T4

und T6 greifen in unangenehmen Moment zum Smartphone, um vertraute Personen zu erreichen:

„Also das einzige Mal, wo ich wirklich (überlegt), zweimal, wo ich wirklich irgendwie auch, ich würde sagen, belästigt wurde, also es war jetzt auch nicht krass, aber da habe ich dann immer meinen Freund angerufen, weil ich halt irgendwie wissen wollte, was der schlaueste Move jetzt wäre weiterzumachen, damit die Person nicht irgendwie rausfindet, wo ich wohne oder so. (MW_T4, Z. 231 – 233)

Auch T6 kontaktiert bei einer für sie dubiosen Taxifahrt eine Freundin, da sie sich im Auto mit zwei fremden Männern nicht sicher fühlt. Zusätzlich zur telefonischen Kontaktaufnahme versenden T1, T5 und T7 einen Standort an Vertraute über die „Find My“-App oder über Messenger Dienste wie WhatsApp. Wird kein Standort über das Smartphone mit anderen geteilt, dann werden in unsicheren Situationen auch fremde Menschen im öffentlichen Raum kontaktiert. T1 erzählt von einer Nacht am Praterstern, wo sie sich von einer Männergruppe beobachtet fühlt und im nächsten Schritt auf einen Security zugeht, um ihm die Situation zu schildern: „Als die gesehen haben, dass ich mit dem geredet habe, war das dann auch vorbei. Er hat mich jetzt nicht begleitet, aber er hat geschaut, dass ich halt gut ins Gebäude reinkomme.“ (MW_T1, Z. 93 – 93) Auch T4 sucht Unterstützung bei Fremden, als sie von einem fremden Mann verfolgt wird. Dabei geht sie zu einem Würstelstand und lässt sich von einem Pärchen, dass sie dort antrifft, nach Hause begleiten. Eine weitere Schutzmaßnahme, die T1 in einer unsicheren Situation einsetzen würde, ist das Hilfe-Handzeichen (siehe Abbildung 8) für Frauen: „Das ist so ein internationales Zeichen, dass quasi, dass man Hilfe braucht. Dass man einfach stumm auch um Hilfe bitten kann.“ (I_T1, Z. 355 – 358)



Abbildung 8: Handzeichen für stillen Hilferuf von T1

Zusätzlich trägt T1 immer ein Kubotan, ein kleines Selbstverteidigungstool, bei sich, wenn sie alleine unterwegs ist oder in Gegenden unterwegs ist, in denen sie sich nicht auskennt: „[...] wenn ich wirklich Angst und Bange hätte, dann habe ich das schon mal in der Hand. Das heißt, da bin ich nicht unbewaffnet, dann schaue ich zumindestens, dass ich mich so wehren kann, dass ich davon laufen kann.“ (MW_T1, Z. 251 – 252)

Bedürfnisse & Wünsche

T4 wünscht sich mehr Safe Space für Frauen in den öffentlichen Verkehrsmitteln und verweist auf ihre persönlichen negativen Erfahrungen mit Mitfahrenden. Als Lösungsvorschlag spricht sie zwar zu Beginn von Frauenabteilen, wie sie es in Japan gibt, sieht darin aber schlussendlich weniger eine sinnvolle und nachhaltige Lösung. Konkret könnte sie sich dennoch eine derartige Option bei den Nachtbussen in Wien vorstellen, wodurch Frauen zu nächtlichen Zeiten ungestörter unterwegs sein könnten und so sicherer ihr Ziel erreichen würden. T3 sieht Verbesserungspotenzial bei der Fortbewegung mit Kindern. So würde sie es als hilfreich empfinden, wenn Kinderwagenplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln stärker beschildert werden. So erlebte sie vor allem im Bus unangenehme Situationen, wo es aufgrund fehlender Plätze bereits zu Auseinandersetzungen mit Busfahrer:innen und Mitfahrenden kam. Bleibt man bei der Betrachtung von Verbesserungsmöglichkeiten für Mütter, die mit ihren Kindern unterwegs sind, so

nennt auch T2 ein Anliegen, das sich im Mobility Walk herauskristallisiert hat. Sie wünscht sich eine höhere Informationsdichte bei den Anzeigen von Straßenbahn- oder S-Bahnstationen. So wäre es für ihre Fortbewegung mit dem Kinderwagen von Vorteil, wenn auf den Anzeigen gekennzeichnet wird, ob es sich bei der kommenden Straßenbahn um eine handelt, die mit dem Kinderwagen problemlos betreten werden kann oder nicht: „Zum Glück war ich mit einer Freundin unterwegs, weil es kam eine alte S-Bahn mit Treppen rauf und ich habe den Kinderwagen reinheben müssen.“ (MW_T2, Z. 267 – 268) Im Hinblick auf die Begebenheiten von Stationen betont T1, wie wichtig ihr ein reibungsloser und unkomplizierter Umstieg ist und geht dabei konkret auf den Karlsplatz als Negativbeispiel ein. So sieht sie an dieser Station vor allem Verbesserungspotenzial bei der Navigation durch den großflächigen und komplexen Untergrund. Damit das Sicherheitsgefühl gesteigert wird, wünscht sich T6 eine stärkere Präsenz von sicherheitsförderndem Personal wie Securities oder der Polizei an Stationen. Dabei nennt sie vor allem ihre Wohngegend rund um den Hauptbahnhof, den sie als gefährlich empfindet.

Aufbauend zu den soeben dargelegten Anliegen und Wünschen hinsichtlich der infrastrukturellen Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs, folgen nun Bedürfnisse und Anforderungen an Mobilitätsapps. Die Teilnehmerinnen haben hierzu vorwiegend Optimierungsvorschläge und neue Feature-Ideen für bestehende Mobilitätsapps genannt, allerdings befinden sich darunter auch Vorschläge für neue, externe Apps, die sich den Themen Mobilität und Sicherheit widmen sollen. Wie bereits erwähnt, empfindet T1 es als störend, dass es bei WienMobil häufiger zu Updates kommt, da sich der bereits gewohnte Aufbau der App verändert und man sich mit der Anwendung erst erneut auseinandersetzen muss:

„Jetzt musst du dich wieder einfinden, also es geht eh, aber es ist halt nervig. Vor allem wenn du dann gerade unter Zeitdruck bist oder Stress hast. Oder keine Ahnung einfach weg willst. Also da würde ich mir wünschen, dass sie quasi nicht so sehr auf die Optik Wert legen, sondern auch wirklich die Dinge die sind.“ (MW_T1, Z. 334 – 336)

Das Widget der WienMobil App beispielsweise stellt für T1 eine wesentliche Unterstützung in der alltäglichen Fortbewegung dar. Sie würde sich wünschen, dass die Abfahrtszeiten im Widget (siehe Abbildung 8) regelmäßiger aktualisiert werden. So kritisiert sie etwa im Mobility Walk, dass sich das Widget auf ihrem iPhone manchmal nicht selbstständig aktualisiert und sie die Liste dadurch manuell neu laden muss.

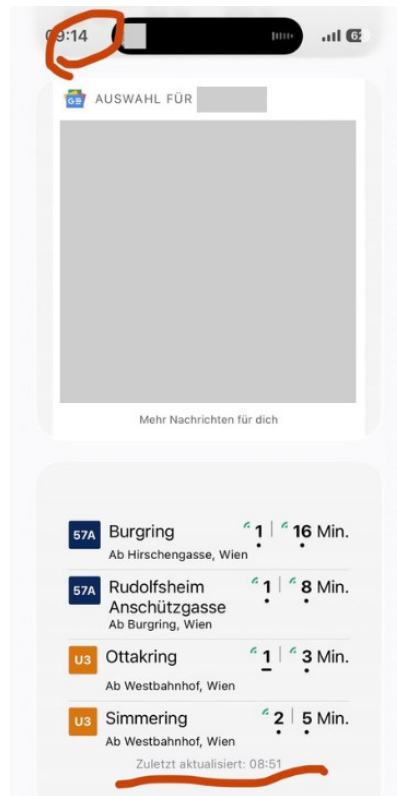


Abbildung 9: Screenshot von T1 über das WienMobil Widget

Darüber hinaus sieht sie ein Verbesserungspotenzial bei den begrenzten Streckenoptionen in WienMobil und fände es hilfreich, wenn für die gleiche oder ähnliche Strecke auch alternative Verkehrsmittel aus der Umgebung einbezogen werden. Da T1 hin und wieder auch ein Citybike für die Fortbewegung nutzt, fände sie es nützlich, wenn der gesamte Ausleihprozess innerhalb der WienMobil App erfolgen könnte, da sie es als umständlich empfindet, dafür die externe App „Nextbike“ herunterzuladen: „Also es ist ein bisschen am Ziel vorbei oder noch nicht ganz ausgereift meines Erachtens. Ich würde mir halt wünschen, dass ich irgendwie alles kompakt in einer App hätte.“ (I_T1, Z. 89 – 90) T2 weist in Bezug auf App-Optimierungen darauf hin, dass die für sie wichtigen Informationen zu den Umsteigezeiten in WienMobil präziser sein sollten. Ein ähnliches Anliegen hat T3, die durch ihr ADHS an Zeitblindheit leidet und somit auf die Informationen von WienMobil angewiesen ist. So plädiert sie vor allem auch für eine genauere Lokalisierung des eigenen Standortes in der Kartenansicht von WienMobil: „[...] wenn ich jetzt wirklich jemand bin, der wirklich nach der Linie geht, wäre ich heute irgendwie verloren gewesen [...] dann wäre ich vielleicht irritiert und werde wirklich mehr nervös.“ (MW_T3, Z. 323 – 325) Im Hinblick auf neue mögliche Features für Mobility Apps haben die Teilnehmerinnen mehrere verschiedene Ansätze angebracht. So wünscht sich T7, dass Mobility Apps statt des effizientesten Fußwegs eine sichere Route vorschlagen, die durch belebtere und besser beleuchtete Bereiche führen: „[...] manchmal schaue ich da dann abends schon, dass ich

eher den Weg gehe, der an der Hauptstraße ist, weil das einfach offener ist und keine verlinkten kleinen Gassen.“ (MW_T7, Z. 225 – 226) Derartige Entscheidung trifft sie allerdings individuell und unabhängig von der App, da ihr oftmals keine alternative sichere Variante angezeigt wird. Für T1 ist die Verbesserung der räumlichen Orientierung auch ein wichtiges Anliegen. So äußert sie den Wunsch nach einer neuen Funktion, die eine visuelle Richtungsanzeige und detailliertere Navigation in geschlossenen Räumen erlaubt. Diese neue Funktion sieht sie unter anderem als Lösung für die komplexe Untergrundwelt der Station Karlsplatz, die für sie aktuell eine Herausforderung darstellt. Auch T5 bringt eine Idee für eine neue Funktion ein. Sie fände es hilfreich, wenn es die Möglichkeit gäbe, in den Filtereinstellungen gewisse Linien und Verkehrsmittel als bevorzugt zu kennzeichnen: „Also ich weiß, was meine Vorlieben sind und demnach [...] bewege ich mich auch in der Stadt, aber ich glaube spezifisch für Leute, die noch nicht so lange in Wien sind, wäre es praktisch.“ (MW_T5, 426 – 427) Im Interview geht T5 auch noch auf das Problem ein, dass Informationen über Verspätungen und Ausfälle in Google Maps nicht kommuniziert wurden. Für derartige Situationen schlägt sie vor, dass es in der App möglich sein sollte, Push-Benachrichtigungen für bestimmte Verkehrsverbindungen festlegen zu können, um über Verspätungen und Ausfälle informiert zu sein. Eine weitere Feature-Idee entsteht beim Interview mit T2, die für mehr Flexibilität bei der Routenplanung sorgen soll und darüber hinaus soziale Verabredungen sowie kollektive Streckenbewältigungen vereinfachen soll. So formulierte sie die Idee einer Funktion, mit der sich eine Route gezielt über bestimmte Zwischenpunkte anpassen lässt. Dabei soll es möglich sein, ein Endziel (z.B. der Zoo) festzulegen, aber auch gleichzeitig eine gewünschte richtungsgebende Zwischenstation zu bestimmen, damit etwa eine befreundete Person bereits auf dem Weg zusteigen kann und der Rest der Strecke gemeinsam gefahren werden kann. Konkret könnte sie sich vorstellen, dass diese Routenanpassung mit einer sogenannten Filterfunktion „über XY“ erfolgen kann, wo dann die konkrete Zwischenstation angegeben wird. Den sozialen Aspekt bindet T3 auch in ihrem Vorschlag für eine neue Funktion ein:

„[...] was ich vielleicht cool finde ist so, dass man gemeinsam als Mamas irgendwo nach Hause fahren kann, dass man so ein bisschen Wegbegleitung hat, falls sich eine Mama unsicher fühlt [...] Besonders weil ich mal mit einer Mutter umgestiegen bin, weil da immer eine S-Bahn ausgefallen ist. Und die war dann froh, dass die jemanden gehabt hat, der sich auskennt hat. Einfach ein Teil des Weges, ja.“ (I_T3, Z. 21 – 25)

Sie skizziert die Idee einer digitalen interaktiven Karte, über die der eigene Standort mit anderen geteilt werden kann, ähnliche wie bei dem Messaging Dienst Snapchat: „[...] dass ich sehe, wer braucht meine Hilfe in der Gegend. Also irgendwer sagen kann, okay, die kann ich anpinnen, [...] und dann fährt man gemeinsam weiter.“ (I_T3, 29 – 31) Diese Funktion sollte innerhalb einer bestehenden Mobilitätsapp implementiert werden und durch die freiwillige Aktivierung der Nutzer verfügbar sein. Auch die Möglichkeit, einen generellen Austausch zwischen Frauen über die Karte zu generieren, sieht T3 als sinnvolle Option. So schlägt sie vor, dass über diese gemeinsam geteilte Karte auch Bewertungen von Erfahrungen hinterlegt werden können und dort aktive Frauen sich auch gegenseitig darüber austauschen können. Einen ähnlichen Gedanken äußert T5, bei der ein „Check-in“ (auf Deutsch: Wegbegleitung) direkt über die Karte der Mobility App an Freund:innen gesendet werden könnte. Ähnlich wie die Funktion bei Apple Geräten könnte dieses neue Feature direkt in der Mobility App stattfinden und so den Nutzerinnen ermöglichen, anderen mit einem Klick mitzuteilen, wo sie sich befinden. Mit Blick auf die sichere Fortbewegung für Frauen in U-Bahnen nennt T4 eine Idee für ein neues Feature. Während Informationen über Auslastungen in neuen U-Bahn-Stationen inzwischen über eine Anzeige sichtbar sind, könnte sich T4 vorstellen, diese Auslastungsinformationen auch in der App einzubinden, um Frauen die Möglichkeit zu geben, die für sie persönlich optimale U-Bahn bereits am Weg zur Station zu wählen: „[...] ich glaube, es gibt sicher viele Leute, denen das helfen würde, wenn man irgendwie [...] Angst vor großen Menschenmengen hat.“ (I_T4, Z. 27 – 28) Dass die Kartenansicht von Mobility Apps hinsichtlich des Sicherheitsaspekts weiter ausgearbeitet werden kann, wird von mehreren Teilnehmerinnen genannt. So halten T1, T4, T5 und T7 es für grundsätzlich sinnvoll, wenn die Karte tiefgreifendere Informationen über die Begebenheiten einer Umgebung bereithält. T4 könnte sich vorstellen, dass hier Orte gekennzeichnet sein sollten, die als problematisch oder gefährlich deklariert werden, wie etwa dunkle Parks, Unterführungen, Clubs und akute Polizeieinsätze. In der näheren Betrachtung würde T4 es dennoch nützlicher finden, wenn der Fokus der Karteninformationen auf positive Aspekte gelegt wird: „[...] es würde sicher auch nicht schaden hinzuschreiben so hier, wenn du hier aussteigst, ist es super beleuchtet oder wenn du hier aussteigst, ist [...] eine Polizeistation gleich da“ (MW_T4, Z. 402 – 403) Auch T1 merkt bei dieser Überlegung an, dass ganz konkret festgelegt werden müsste, welche Orte auf welche Weise über die Karte geteilt werden, um eine Überflutung an Informationen zu vermeiden. Ähnliche Gedanken teilt auch T5, die darauf hinweist, dass das Highlighten von Problemzonen ein zweiseitiges Schwert sein kann. So würde sie nicht automatisch alle Polizeieinsätze auf der Karte sichtbar machen, da dies eine Stadt gefährlicher erscheinen lassen könnte, als sie ist. Sie würde es bevorzugen, die Kennzeichnung auf

Einsätze zu beschränken, die für die Öffentlichkeit wirklich von Bedeutung sind. T7 weist in diesem Kontext noch darauf hin, dass sie es als sicherheitsfördernd empfinden würde, wenn aktuell hoch frequentierte Gegenden der Stadt auf der Karte visualisiert werden: „[...] weil ich fühle mich eher sicher, wenn viele Leute um mich herum sind. Wenn ich dann sehe, okay, wie viele Leute nutzen die Strecke oder sind da gerade auch unterwegs, dann will ich das vielleicht auch eher auswählen.“ (MW_T7, Z. 278 – 280) Unter den verschiedenen Verbesserungsvorschlägen wurden auch die SOS-Funktion oder das Heimwegtelefon thematisiert. T1 sieht eine Implementierung dieser Elemente in eine Mobilitätsapp nicht als nützlich an, da sie die bisherige Lösung über die seitlichen Knöpfe eines Smartphones am effizientesten findet. Gegenätzlich zu dieser Meinung fände es T6 persönlich als durchaus hilfreich, wenn ein digitaler Kontaktbutton in der genutzten App hinterlegt ist, um mit jemanden in Kontakt treten zu können. Auf die Frage, wer hierbei kontaktiert werden sollte, erläutert sie, dass hierfür speziell geschultes Personal zur Verfügung stehen sollte, ähnlich wie beim Heimwegtelefon. Eine wichtige Unterstützung während der nächtlichen Fortbewegung stellt für T5 die "Find My"-App von Apple dar. Durch das dauerhafte Teilen des Standortes mit Nahestehenden fühlt sie sich sicherer, wenn sie nachts unterwegs ist. In diesem Zusammenhang könnte sie sich vorstellen, dass eine neue App entwickelt wird, die den Fokus auf die soziale Vernetzung von Neuankömmlingen in Wien legt. Insbesondere für Personen, die frisch in der Stadt sind und möglicherweise keine Personen um sich haben, sieht sie hier Potenzial einer sicherheitsfördernden Lösung: „[...] demnach finde ich, dass es wichtig ist, dass man sich vielleicht gegenseitig in einer Community unterstützen kann“. (MW_T5, Z. 444 – 445) In ihrer Vorstellung fungiert dieser digitale Safe Space primär als geschützter Raum für Frauen, kann jedoch auch generell als Plattform für vulnerable Gruppen gedacht werden. Ein wesentlicher Anspruch für sie ist, dass es sich dabei um kleinere Communities handelt, die sich innerhalb dieser Plattform selbst formen können und nicht zwingend „z.B. unter Google Schirm oder Stadt Wien Schirm“ (MW_T5, Z. 459 – 459) stehen müssen. Ziel der Community sollte der gegenseitige Austausch während der Eingewöhnungsphase sein, wobei beispielsweise auch Informationen über potenziell herausfordernde und weniger vertraute Orte geteilt werden können. Auch T6 schlägt die Entwicklung einer neuen Applösung zur Navigation im nächtlichen öffentlichen Raum vor. Dabei kann sie sich eine Mobilitätsapp vorstellen, die den Fokus primär auf die Sicherheit von Frauen legt. Diese Anwendung sollte sich in ihrer Grundstruktur an bestehenden Mobilitätsapps orientieren, allerdings um sicherheitsrelevante Funktionen erweitert werden. Dazu zählt die automatische Standortfreigabe an vertraute Personen über die Kartenansicht und die Integration einer Notruffunktion innerhalb der App.

12 Diskussion der Ergebnisse

Der folgende Abschnitt diskutiert die Ergebnisse dieser Untersuchung im Kontext bestehender Forschung und theoretischer Ansätze und beantwortet dabei die zugrunde liegenden forschungsleitenden Fragen.

FF1: Wie bewegen sich junge Frauen nachts im öffentlichen Raum fort?

Werden die Ergebnisse dieser Arbeit mit den bisherigen Erkenntnissen der Literatur abgeglichen, so wird deutlich, dass Frauen ein vielschichtiges Mobilitätsverhalten aufweisen, das sowohl von internen als auch externen Faktoren geprägt ist. Im Zusammenhang damit wird deutlich, dass die Perspektiven und Wahrnehmungen von Frauen in der Mobilitätsforschung und Stadtplanung von wesentlicher Bedeutung sind. Bereits in den 1990er Jahren erkennen Kail und Kleedorfer (1991) die Relevanz von Genderaspekten und heben hervor, wie wichtig die Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Bedürfnisse für eine gerechte und „sozial sichere“ Stadtentwicklung ist. Demnach lässt sich gerechte Mobilität erst dann gewährleisten, wenn die dafür erforderlichen infrastrukturellen, technischen und sozialen Rahmenbedingungen gegeben sind. Ähnlich wie Manderscheid (2002, S. 30) bestätigen auch die Ergebnisse dieser Erhebung, dass die soziale Teilhabe von Frauen durch Defizite in der Infrastruktur, fehlender Informationen und subjektiv erlebten Unsicherheiten im öffentlichen Raum eingeschränkt wird. So zeigt sich in dieser Untersuchung, dass bestehende Infrastrukturen wie etwa Stationen, Verkehrsmittel und konkrete Stadtbereiche nicht jene Bedingungen erfüllen, die aus Sicht der Frauen für eine sichere Fortbewegung in der Nacht erforderlich wären. Fakt ist, dass sich nahezu alle Teilnehmerinnen in Wien grundsätzlich sicher und wohl fühlen. Im Vergleich zu anderen europäischen Städten schneidet Wien dabei positiv ab. Gleichzeitig lässt sich feststellen, dass Abneigungen und Vorurteile gegenüber bestimmten Orten, Gegenden und Verkehrsmitteln existieren, die zwar weiterhin frequentiert und genutzt werden, jedoch das Wohlbefinden der Teilnehmerinnen beeinträchtigen. Diese Erkenntnis stimmt mit der Annahme von Döring (2008, S. 98) überein, dass es bei Angsträumen weniger um real existierende Gefahren und Risiken geht, sondern vielmehr um das subjektiv wahrgenommene Gefühl von Unsicherheit. Somit ist es interessant, dass alle Teilnehmerinnen betonen, sich auf routinierten Wegen souverän zu bewegen, während unbekannte und selten besuchte Gegenden für sie eine Herausforderung darstellen und Unsicherheiten erzeugen. Unter der Berücksichtigung der Bedingungen, die eine nächtliche Fortbewegung in der Nacht sicherer gestalten, nennt Licka (1991, S. 117-118) vier Sicherheitsfaktoren, darunter eine gute Übersicht in Innen- und Außenräumen, eine einfache Orientierung

zur und in der Station sowie genügend Beleuchtung und das Image einer Umgebung. So wird die Relevanz dieser Faktoren auch in den Ergebnissen dieser Erhebung bestätigt. Wie aus der Analyse hervorgeht, gelten unter anderem räumlich komplexe unterirdische U-Bahn-Systeme wie der Karlsplatz oder schlecht beleuchtete Unterführungen im äußeren Stadtbereich als unsichere Orte. Derartige Befunde spiegeln sich auch in den Ergebnissen von Buchegger & Vollmeier (1991, S. 95-102) wider, die in den 1990er Jahren bereits über ihre Studie im Wiener Raum herausgefunden haben, dass der Karlsplatz durch die vielen Nischen negativ wahrgenommen wird. Auch Döring (2008, S. 97) unterstützt diese Beobachtungen und belegt, dass Faktoren wie Unübersichtlichkeit, Dunkelheit und schwer einschätzbare Räume das Sicherheitsempfinden negativ beeinflussen können. Bezüglich der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zeigt sich, dass die U-Bahn als präferiertes Verkehrsmittel für nächtliche Fahrten gesehen wird. Dabei werden vor allem die zeiteffiziente Nutzung und die soziale Begleitung durch andere Fahrgäste als positiv wahrgenommen. Das unbeliebteste Verkehrsmittel zur nächtlichen Fortbewegung ist hingegen der Nachtbus. Obwohl der Nachtbus grundsätzlich eine funktionale Option darstellt, insbesondere, wenn andere Verkehrsmittel nachts nicht mehr zur Verfügung stehen, zeigt die Untersuchung, dass er von den meisten Teilnehmerinnen nicht favorisiert wird. Ein ähnliches Verhältnis lässt sich auch in den Ergebnissen von Buchegger & Vollmeier (1991, S. 95-102) erkennen, wobei ebenfalls ähnliche Gründe für die Nichtnutzung genannt werden. So zeigen insbesondere auch die Tagebuchaufzeichnungen, dass die Nutzung von Nachtbussen oft mit erhöhten Wartezeiten und längeren Fahrten einhergeht, was von den Teilnehmerinnen nachts als belastend wahrgenommen wird. Setzt man den Nachtbus in Relation zu alternativen Transportmöglichkeiten, zeigen die Teilnehmerinnen eine klare Präferenz für Scooter, Taxis oder Uber. Eine spannende Erkenntnis ist, dass Taxis und Uber zwar auch gelegentlich genutzt werden, dies jedoch bevorzugt in Begleitung vertrauter Personen geschieht. Demnach wird deutlich, dass das subjektive Sicherheitsgefühl der Teilnehmerinnen in Transportmitteln auch von sozialen Faktoren abhängt. Dass die Begleitung durch vertraute Personen sicherheitsfördernd wirken kann, ist eine Erkenntnis, die sich in Studien der feministischen Kriminologie (Gunby et al., 2020, S. 36-37) wiederfindet. Diese Feststellung lässt sich auch in der Argumentation von Sessar (2010, S. 63) erkennen, wonach das Gefühl des Alleinseins Unsicherheit auslösen kann. Es scheint demnach nicht überraschend, dass die jungen Frauen auf nächtlichen Wegen bevorzugt in Anwesenheit anderer Personen unterwegs sind. Eine weitere Erkenntnis, die sich mit den Ergebnissen anderer Studien (Roberts, 2016; Hardley & Richardson, 2021) deckt, sind die entwickelten Angewohnheiten und Bewältigungsstrategien, die sich im nächtlichen Mobilitätsverhalten der Teilnehmerinnen beobachten lassen. Sowohl die vorliegenden

Ergebnisse als auch die Forschung von Roberts (2016) und Hardley & Richardson (2021) zeigen, dass diese Bewältigungsstrategien zu einem gesteigerten subjektiven Sicherheitsgefühl beitragen. Hinsichtlich dieser Angewohnheiten lässt sich festhalten, dass vor allem die Nutzung von Kopfhörern eine wichtige sicherheitsfördernde Maßnahme darstellt. So werden die Kopfhörer zwar zu unterschiedlichen Zeitpunkten und in unterschiedlichem Umfang eingesetzt, meist zur Unterhaltung mit Musik oder Podcasts, erfüllen aber zugleich auch eine Schutzfunktion, indem sie dadurch die Umgebung ausblenden und ungewollte Interaktionen vermeiden. Eine weitere wertvolle Beobachtung ist, dass negative Erfahrungen der Teilnehmerinnen vorrangig Begegnungen mit fremden Männern betreffen, insbesondere auf dem Heimweg, in Fahrdiensten oder bei einer Fahrt in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Obwohl keine der Teilnehmerinnen grundsätzlich ein Unwohlsein gegenüber männlichen Personen im öffentlichen Raum angibt, wird durch die Aussagen und Verhaltensweisen deutlich, dass bewusst oder unbewusst eher Schutz bei weiblichen Fahrgästen gesucht wird. Darüber hinaus spielt das Smartphone eine wichtige Rolle für das persönliche Sicherheitsempfinden. So wird es bei nächtlichen Wegen vielschichtig eingesetzt. Neben der Planung der Route, der Orientierung und Navigation über Mobility Apps werden Smartphones vor allem auch für die Kommunikation genutzt. Insbesondere in unsicheren Situationen zeigt sich das Smartphone der Teilnehmerinnen, ähnlich wie in der Untersuchung von Hardley & Richardson (2021), als hilfreiche Unterstützung. So haben die jungen Frauen die Angewohnheit entwickelt, auf nächtlichen Wegen ihren Standort mit anderen zu teilen. Zusätzlich wird das Smartphone dafür eingesetzt, nahestehende Personen telefonisch zu kontaktieren, um fremden Personen zu signalisieren, dass sie nicht ansprechbar sind. Daraus lässt sich schließen, dass sowohl die eben diskutierten Problemfaktoren als auch die Sicherheitsfaktoren in soziale Kontexte eingebettet sind. So gelten Stationen wie der Westbahnhof oder Transportmittel wie das Taxi als problematisch, da die dortigen sozialen Begegnungen und Erfahrungen das Wohlbefinden negativ beeinflusst haben. Im Gegensatz dazu sind es die vertrauten Personen und Securities, die das subjektive Sicherheitsgefühl der Teilnehmerinnen stärken.

FF2: Inwiefern werden Mobility Apps nachts von jungen Frauen genutzt?

Wie auch Cumiskey & Brewster (2007, S. 596-597) in ihrer Studie feststellen können, fungieren Smartphones für die Teilnehmerinnen dieser Untersuchung als wichtige Begleiter und erfüllen für sie eine gewisse Sicherheitsfunktion. Werden bei nächtlichen Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Telefonate geführt oder diese gar vorgetäuscht, so dient das vor allem der

eigenen Sicherheit der jungen Frauen. Diese Erkenntnis stützt sich auch auf die Position von Foley et al. (2007, S. 183), wonach Smartphones in unsicheren Situationen vorrangig für die Kontaktaufnahme mit Vertrauten und zur Abschreckung fremder Personen eingesetzt werden. Darüber hinaus wird deutlich, dass Smartphones auch im Kontext der Navigation eine sicherheitsfördernde Rolle einnehmen können. So betonen mehrere Teilnehmerinnen (T3, T5, T7), dass sie sich nachts stark auf die von der Mobility App vorgeschlagenen Route verlassen. Diese Angewohnheit lässt sich vor allem durch persönliche Unsicherheiten in der Orientierung und dem Bedürfnis nach kontinuierlicher Bestätigung erklären. Eine weitere spannende Erkenntnis im Hinblick auf die Appnutzung der Teilnehmerinnen ist, dass für die Navigation im nächtlichen urbanen Raum nicht nur auf eine, sondern gleich auf mehrere Mobilitätsapps gleichzeitig zurückgegriffen wird. Dass Google Maps, WienMobil und Apple Karten zu den beliebtesten Apps zählen, hat in dieser Untersuchung weniger damit zu tun, dass diese Apps bewusst als Favorit gewählt werden, als vielmehr damit, dass sie entweder bereits vorinstalliert waren und sich nun eine gewisse Gewohnheit entwickelt hat oder, dass die Apps von Bekannten empfohlen wurden. Diese drei Apps stellen insbesondere im nächtlichen Kontext eine wichtige Unterstützung für die Fortbewegung der teilnehmenden Frauen dar. Die Kombination mehrerer Apps lässt sich dadurch begründen, dass keine der genutzten Apps alle Anforderungen und Bedürfnisse der Teilnehmerinnen gänzlich erfüllt. So werden in der Regel oft Google Maps und WienMobil abwechselnd eingesetzt, um die schlechtere Funktion der einen App durch die bessere Funktion der anderen auszugleichen. Dass etwa die Kartenansicht von Google Maps auch von Teilnehmerinnen genutzt wird, die sich sonst nur im WienMobil Kosmos befinden, liegt daran, dass die Standortangabe bei WienMobil oft nicht so präzise ist, wie die von Google Maps. Auch im Laufe des Mobility Walks treten vereinzelte Fehlanzeigen bei WienMobil auf, die es den Teilnehmerinnen erschweren, der vorgeschlagenen Route zu folgen. Während Google Maps mit präziseren GPS-Daten arbeitet, weist die App dennoch nur eine begrenzte Aktualität der Informationen über Störungen oder Ausfälle auf. Das lässt sich auf den Grund zurückführen, dass WienMobil mit Echtzeitdaten arbeitet, die in Google Maps erfahrungsgemäß erst verspätet kommuniziert werden. Ein großer Pluspunkt der Google Maps App im Hinblick auf eine unterstützende Navigation sind die infrastrukturellen Details und Informationen auf der Karte, woran sich einige der Teilnehmerinnen orientieren. Auch die einfache Recherche von Zielorten durch die direkte Suche nach Lokalitäten und Gebäuden spricht für eine anwendungsorientierte Gestaltung, die ein unkompliziertes Navigieren ermöglicht. Während Google Maps die Routenführung erleichtert, so stellt WienMobil in erster Linie zahlreiche Informationen über die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel und deren Routenverläufe zur Verfügung. Obwohl

dieser Bereich der WienMobil App nur selten genutzt wird, schätzen es die Teilnehmerinnen, dass sie diese Informationen im Bedarfsfall einsehen können. Das Gleiche gilt für die Jahreskarte, die bei einigen der Teilnehmerinnen über WienMobil abgespeichert ist und somit nicht physisch mitgetragen werden muss. Ein weiterer wichtiger Punkt hinsichtlich der Appnutzung stellt die Favoriten-Funktion dar, die sowohl in Google Maps als auch WienMobil verfügbar ist. So werden hier vorrangig häufig besuchte und für die Teilnehmerinnen wichtige Orte abgespeichert, um die Routenplanung effizienter zu gestalten. Diese Art von Personalisierung innerhalb der App ist eine der wichtigsten Anliegen seitens der Teilnehmerinnen, auf die im folgenden Abschnitt der *Bedürfnisse und Anforderungen* nochmal näher eingegangen wird. Auch Apple Karten bietet für einen Teil der Teilnehmerinnen hilfreiche Funktionen, wobei sich diese von den beiden soeben besprochenen Mobility Apps nur geringfügig unterscheidet. Eine wesentliche Stärke von Apple Karten besteht darin, dass die Wegführung für die Bewältigung einer Strecke sehr detailliert beschrieben ist und in Kombination mit der Standortaktivierung die Orientierung maßgeblich erleichtern kann. Nichtsdestotrotz weist Apple Karten im Vergleich zu den beiden anderen Apps eine geringere Nutzung auf, weil vermutlich diese eine größere Bandbreite an funktionalen Vorteilen bieten. Was sich darüber hinaus beobachten lässt, ist, dass sicherheitsbezogene Kommunikationsvorgänge neben dem klassischen Telefonieren vor allem auch über externe Apps wie die „Find My“-App von Apple erfolgen. Die Erhebung macht deutlich, dass bislang keine App existiert, die Navigations- und Sicherheitsfunktionen derart kombiniert, dass sie den tatsächlichen Bedürfnissen der Nutzer:innen im Alltag gerecht wird. So drücken die Teilnehmerinnen den Wunsch aus, dass eine Implementierung sicherheitsfördernder Elemente in einer bestehenden Mobility App oder einer neuen App von großem Nutzen wäre. Eine wichtige Erkenntnis in diesem Zusammenhang ist, dass Mobilitätsapps auch dann einen relevanten Beitrag zum Sicherheitsempfinden leisten können, wenn unangenehme oder unsichere Situationen nicht im Kontext des öffentlichen Verkehrsnetzes auftreten, wie einige Beispiele dieser Erhebung zeigen. Insbesondere während der Wege zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch beim Heimweg von einer Station können Mobility Apps durch ihre Funktionen Sicherheit bieten und das Wohlbefinden der Nutzer:innen im öffentlichen Raum stärken.

FF3: Welche Bedürfnisse und Anforderungen haben junge Frauen an (Mobility) Apps im Hinblick auf eine sichere Mobilität bei Nacht?

Wie bereits aus der Studie von Stark et al. (2023, S. 32) hervorgeht, ist der Wunsch nach einer allumfassenden Mobilitätsapp, die auf sämtliche Nutzerbedürfnisse und -anforderungen

eingeht, groß. Nichtsdestotrotz existiert eine derartige App defacto nicht. Ähnlich wie in der Studie zur „MyWay“-App von Stark et al. (2023) hat sich auch in dieser Untersuchung gezeigt, dass eine Optimierung von Mobility Apps nur dann funktionieren kann, wenn die Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzer:innen berücksichtigt werden. Dieser Aspekt erweist sich insbesondere im Kontext dieser Untersuchung als relevant, da die Nutzer:innen dieser Erhebung Frauen sind, dessen Perspektive in den Ausgestaltungsprozessen von technischen Innovationen historisch gesehen immer vernachlässigt wurde. Dabei verdeutlicht der Social Shaping of Technology-Ansatz (MacKenzie & Wajcman, 1999), dass die Entwicklung technischer Artefakte maßgeblich durch die aktive Mitwirkung der Nutzer:innen beeinflusst wird und demnach auch die Bedürfnisse und Anforderungen von Frauen inkludieren müsste. Wenngleich auch die Teilnehmerinnen dieser Arbeit unterschiedliche Apps zur täglichen Fortbewegung einsetzen, so weisen sie sehr ähnliche Bedürfnisse auf. Die stärksten Anliegen hinsichtlich der Mobility Apps beziehen sich auf vier elementare Themen: eine höhere Informationsdichte, präzisere Bereitstellung von Informationen, mehr Filtermöglichkeiten und eine stärkere soziale Vernetzung. Sind die jungen Frauen nachts unterwegs, so sind es vor allem die Mobility Apps, auf die sie sich bei der Navigation stützen. Für einen reibungslosen Ablauf bei der Navigation wünschen sich die Teilnehmerinnen nähere Informationen über die Begebenheiten einer Station, eines Verkehrsmittels oder gar der näheren Umgebung, um sich bestmöglich auf konkrete Situationen vorbereiten zu können. So wurde das Kennzeichnen von unsicheren Orten bereits in der Studie von Blom et al. (2010, S. 1846) aufgegriffen, um die mobile App „ComfortZones“ zu entwickeln, und verdeutlicht damit, dass eine Bereitstellung von tiefgreifenderen Informationen eine positive Wirkung auf das persönliche Sicherheitsempfinden haben kann. Ähnlich wie bei Krauß und Schwimmer (2021, S. 753-754) lässt sich auch in dieser Untersuchung feststellen, dass das Aufzeigen von Angsträumen eine wichtige Rolle in der Konzipierung von mobilen Lösungen für die nächtliche Navigation von Frauen spielen kann. Während einerseits die kartenbasierte Visualisierung hoch frequentierter Gegenden eine hilfreiche Lösung für eine Teilnehmerin (T7) darstellt, so bevorzugt eine andere Teilnehmerin (T4) andererseits das Hervorheben sicherheitsfördernder Orte wie etwa beleuchtete Wege oder Polizeistationen. Ein Aspekt, der in diesem Zusammenhang somit zur Diskussion steht, ist, in welchem Ausmaß und in welcher Form Informationen über konkrete Orte in einer solchen App integriert werden sollten. So deuten die Aussagen der teilnehmenden Frauen auf unterschiedliche Haltungen gegenüber diesem Aspekt hin. Während das Kennzeichnen potenziell gefährlicher Orte wertvolle Informationen bereitstellen kann und die persönliche Routenwahl dadurch bewusster gestalten kann, so birgt sie zugleich das Risiko einer verzerrten negativen Wahrnehmung des städtischen Raums und eines

erhöhten Unsicherheitsgefühls. Wie einige Teilnehmerinnen im Rahmen dieser Erhebung argumentieren und auch von Stark et al. (2023, S. 33) betont wird, bedarf es in zukünftigen Untersuchungen einer vertiefenden Auseinandersetzung mit den Kriterien und Maßstäben, nach denen entschieden wird, welche Inhalte in einer App eingebunden und visualisiert werden sollten. Für zukünftige Forschungen erscheint eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit der Stadtplanung und technischen Akteur:innen aus dem Bereich App-Entwicklung vielversprechend. Darüber hinaus zeigt sich unter den Teilnehmerinnen ein großer Wunsch nach Optimierungen innerhalb der genutzten Apps. Dabei verdeutlichen die geäußerten Wünsche und Bedürfnisse, dass Defizite der jeweils einen App durch die Stärken der anderen App kompensiert werden sollten. Für Nutzerinnen der App Google Maps etwa steht im Vordergrund, dass Störungen und Ausfälle schneller erfasst und angezeigt werden, während für Nutzerinnen der WienMobil App der Fokus auf eine bessere Standortangabe liegt. Auch präzisere Informationen hinsichtlich der Umsteigezeiten und der Navigation in geschlossenen Räumen wie etwa dem Karlsplatz wurden gefordert, wobei hier ausschließlich auf die WienMobil App Bezug genommen wird. Die Ergebnisse verdeutlichen zudem, dass bessere Filtermöglichkeiten für sichere nächtliche Wege einen relevanten Faktor darstellen. Insbesondere bei der Routenplanung von nächtlichen Wegen äußerten die Befragten, dass Apps dem Faktor Sicherheit zu wenig Beachtung schenken. Ein zentraler Wunsch besteht darin, belebtere und besser beleuchtete Strecken in der Routenplanung gezielter auswählen zu können, genauso wie weniger präferierte Verkehrsmittel ausschließen zu können und in gleicher Folge bevorzugte Verkehrsmittel zu kennzeichnen. Dieses Bedürfnis nach individueller Anpassung und Einflussnahme stimmt mit der Erkenntnis von Roberts (2016, S. 55) überein, dass in nächtlichen Kontexten bewusst eigens gewählte Wege und Orte genutzt werden, um das persönliche Sicherheitsempfinden positiv zu halten. Ein weiterer wesentlicher Punkt, der in dieser Erhebung in verschiedensten Ausprägungen angebracht wird, ist die Relevanz der sozialen Komponente im Kontext der sicheren nächtlichen Fortbewegung. Dass alleiniges Unterwegssein verunsichern kann, beweisen nicht nur die Ergebnisse dieser Untersuchung, sondern deckt sich auch mit den Erkenntnissen von Krauß und Schwimmer (2021). Demnach gewinnt der Faktor der sozialen Vernetzung für die nächtliche Fortbewegung an Bedeutung. Die Teilnehmerinnen betonen in diesem Zusammenhang den Wunsch nach innovativen Applösungen, die es erlauben sollen, Strecken zum Teil oder zur Gänze gemeinsam mit vertrauten Personen zurückzulegen. Dieses Bedürfnis nach gemeinschaftlicher Fortbewegung spiegelt sich auch in den erhobenen Angewohnheiten wider und steht im Einklang mit den Erkenntnissen von Roberts (2016, S. 56), wonach Strecken bevorzugt in Gruppen bewältigt werden, um die persönliche Sicherheit zu erhöhen. Auch die Möglichkeit einer interaktiven

Karte, die eine soziale und kommunikative Komponente integriert, wurde thematisiert. Diese könnte den Austausch zwischen Frauen oder Neuankömmlingen in Wien fördern, etwa durch Hinweise auf potenzielle Hindernisse, dem Teilen von Erfahrungsberichten zu bestimmten Orten oder dem gemeinsamen Fahren von unsicher empfundenen Strecken. Ebenso vorgeschlagen wurde die Möglichkeit, den eigenen Standort mit Freund:innen über die interaktive Karte der Mobility App teilen zu können, um eine gegenseitige Rückversicherung während des alleinigen Unterwegsseins zu gewährleisten. Entgegen der Annahme, dass ein digitaler Kontaktbutton in der App als sicherheitsfördernd wahrgenommen wird, bewertet der Großteil der Teilnehmerinnen ein derartiges Feature als nicht hilfreich. Vielmehr scheint für die Teilnehmerinnen die persönliche Komponente über die Vernetzung mit Freund:innen eine wichtigere Rolle zu spielen. Obwohl sich die negativen Erfahrungen der Teilnehmerinnen in einigen Situationen auf fremde männliche Personen beziehen, stellt dies nur eine von mehreren Einflussfaktoren dar. Eine sogenannte „Pink Transportation“ in Wien, wie sie in feministischen Diskursen (Dunckel-Graglia, 2013, S. 265; Mejia-Dorantes & Villagrán, 2020, S. 3) kritisch beleuchtet wird, würde daher vermutlich keine endgültige Lösung des Problems darstellen. Stattdessen könnten detailliertere Informationen über die Auslastung der Verkehrsmittel in der App eine praktikable Alternative sein, die es Frauen ermöglicht, je nach individueller Situation gezielt das Verkehrsmittel auszuwählen, in denen sie sich wohler fühlen.

12 Zusammenfassung

Ausgehend von der Perspektive junger Frauen hatte diese Masterarbeit das Ziel, die nächtliche Mobilität im öffentlichen Raum anhand der Unterstützung von Mobilitätsapps zu untersuchen und die damit verbundenen Bedürfnisse und Anliegen der Frauen zu erfassen. Durch die Erhebung zeigt sich, dass die sieben jungen Frauen ein sehr komplexes Mobilitätsverhalten aufweisen, dass sich dennoch durch eine große Gemeinsamkeit auszeichnet. Sie halten sich bevorzugt in vertrauten Gegenden auf, in denen sie regelmäßig unterwegs sind. Entsprechend teilt sich die Stichprobe in zwei Gruppen, dem Stadtkern und dem Stadtrand. Während die U-Bahn für den Großteil der Teilnehmerinnen die zuverlässigste und sicherste Verkehrsoption darstellt, wird der Nachtbus am seltensten und am wenigsten gern genutzt. Als ungern besuchte und weniger attraktive Stationen werden der Westbahnhof, die Gumpendorfer Straße, der Praterstern und der Karlsplatz genannt. Während die ersten drei Stationen aufgrund problematischer Umgebungsfaktoren gemieden werden, stellt die komplexe Untergrundstruktur der Station Karlsplatz eine orientierungsbedingte Herausforderung dar. Betreffend des persönlichen

Sicherheitsempfindens in Wien vertreten fast alle Teilnehmerinnen die Einstellung, dass sie sich in der Stadt grundsätzlich sicher fühlen. Trotz einzelner negativer Erfahrungen stellen Taxis und Uber weiterhin eine Transportmöglichkeit dar, die bei Bedarf aus Komfortgründen gewählt wird, deren Nutzung aus Sicherheitsbedenken jedoch überwiegend in Gruppen erfolgt. Generell zeigen die Teilnehmerinnen eine Präferenz dafür, Strecken gemeinsam mit anderen zurückzulegen im Vergleich zu nächtlichen Strecken, die sie alleine bewältigen sollen. So haben die jungen Frauen unterschiedliche Strategien und Gewohnheiten entwickelt, um mit potenziell unsicheren Situationen umzugehen. Dabei spielt das Smartphone eine zentrale Rolle. Es dient nicht nur zur Unterhaltung und Ablenkung, etwa durch das Hören von Musik, sondern auch der Kommunikation mit vertrauten Personen, und der räumlichen Orientierung, indem Routen geplant und der eigene Standort verfolgt wird. Verbesserungspotenzial besteht hierbei nicht nur auf der infrastrukturellen Ebene, sondern vor allem auch innerhalb der mobilen Anwendungen. Neben der Optimierung bestehender App-Funktionen, wie etwa einer präziseren Standortanzeige, könnten neue Funktionen implementiert werden. Dazu zählen etwa verbesserte Filtermöglichkeiten, um sichere Strecken planen zu können. Ebenso sinnvoll sehen die Teilnehmerinnen die Entwicklung neuer Apps, die einen geschützten Raum für den kommunikativen Austausch von Frauen ermöglichen.

13 Forschungsausblick und Limitation

Die Erhebung dieser Untersuchung kombiniert drei Methoden. Mittels Mobility Walks werden die Teilnehmerinnen auf nächtlichen Wegen begleitet und in-situ zu ihren Wahrnehmungen, Gedanken und Einstellungen befragt. Darauf anschließend folgt eine Erhebung mittels Tagebücher, die von den Teilnehmerinnen selbstständig geführt werden und im letzten Schritt im finalen Interview bearbeitet werden. Dieser multimethodische Einsatz erlaubt es, unmittelbare Eindrücke, Erfahrungen und Praktiken der Teilnehmerinnen zu erfassen und diese im Nachhinein gemeinsam zu reflektieren und zu analysieren. Allerdings bringt diese Kombination auch Limitationen mit sich. So stellen die erhobenen Erkenntnisse des Mobility Walks zum Teil nur Momentaufnahmen dar, die davon abhängig sind, welche Gegenden und Orte besucht werden und welche situativen Begebenheiten beobachtbar sind. Durch die ergänzende Tagebuchehebung können diese Eindrücke zwar erweitert werden, allerdings beschränken sich die Aufzeichnungen aus Ressourcengründen auf verhältnismäßig wenige, von den Teilnehmerinnen selbst gewählte Strecken. Langfristigere Tagebuchehebungen könnten dazu beitragen, ein noch umfassenderes Bild der Gedanken und Lebenswelten der Frauen zu gewinnen. Eine weitere

Limitation dieser Arbeit betrifft die Aussagen der jungen Frauen. So bietet die ethnographische Herangehensweise den jungen Frauen zwar die Möglichkeit, aktiv und frei ihre Gedanken und Wahrnehmungen zu äußern, dennoch handelt es sich bei dem Thema nächtliche Mobilität samt der damit verbundenen Sicherheitsaspekte um ein sensibles Thema, was dazu führen kann, dass die Teilnehmerinnen bewusst oder unbewusst zu sozialer Erwünschtheit neigen und private Erfahrungen und Meinungen für sich behalten.

Dennoch bieten die Ergebnisse dieser Masterarbeit wertvolle Einblicke in die individuellen Wahrnehmungsprozesse und Erlebniswelten der jungen Frauen in Wien und können als Grundlage für weitere Forschung in ethnographischen Untersuchungen dienen. Durch die Erhebung zeigt sich das Potenzial für tiefgreifendere Auseinandersetzungen mit der durchaus komplexen Mobilitätsbiographie junger Frauen im urbanen Raum, aber vor allem auch mit der Optimierung von Mobility Apps. Zukünftige Forschung könnte längere Erhebungszeiträume und ein breiteres Spektrum an Routen einbeziehen, um ein umfassenderes Bild der nächtlichen Mobilitätserfahrungen zu erhalten. Eine Erweiterung der Stichprobe auf andere Altersgruppen oder auch die Untersuchung von neu zugezogenen Frauen wäre ebenfalls spannend, um die Aussagekraft der Ergebnisse über andere Gruppen zu überprüfen.

14 Quellenverzeichnis

- 1000thingsinvienna. [@1000thingsinvienna]. (2025, 8. März). *Das hier ist ein Repost vom letzten Jahr, weil... naja... wir immer noch das selbe wollen. Heute ist der 8. ...* [Fotografie]. Instagram. https://www.instagram.com/1000thingsinvienna/p/DG7k7F7RGEc/?img_index=1
- Aguilar, A., Gutiérrez, E., & Villagrán, P. S. (2021). Benefits and unintended consequences of gender segregation in public transportation: Evidence from Mexico City's subway system. *Economic Development and Cultural Change*, 69(4), 1379–1410. <https://doi.org/10.1086/707421>
- Alaszewski, A. (2006). *Using Diaries for Social Research*. SAGE. <https://doi.org/10.4135/9780857020215>
- Alhusen, J., Bloom, T., Clough, A., & Glass, N. (2015). Development of the MyPlan Safety Decision App with Friends of College Women in Abusive Dating Relationships. *Journal of Technology in Human Services*, 33(3), 263–282. <https://doi.org/10.1080/15228835.2015.1037414>
- Aufhauser, E., Bauer, U., & Stangl, B. (1991). „Das doppelte Lottchen“ oder Frauen arbeiten mehr. In E. Kail, & J. Kleedorfer (Hrsg.), *Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt* (S. 17–28). Böhlau Verlag.
- Baker, Z. (2023). Young people engaging in event-based diaries: A reflection on the value of diary methods in higher education decision-making research. *Qualitative Research*, 23(3), 686–705. <https://doi.org/10.1177/14687941211048403>
- Becker, R. (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>
- Berg, M. (2014). Mediatisierung, Mobilisierung und Individualisierung als Theorieansätze kommunikativer Mobilität. In J. Wimmer, & M. Hartmann (Hrsg.), *Medienkommunikation in Bewegung*. (S. 46–65). Springer SV. https://doi.org/10.1007/978-3-531-19375-5_3
- Berg, M. (2017). *Kommunikative Mobilität: Die mediale Vernetzung beruflich mobiler Menschen*. Springer SV. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-15941-2>

- Berger, P. A. (2013). Soziale Mobilität. In S. Mau & N. Schöneck (Hrsg.), *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands* (S. 595–604). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18929-1_50
- Bevan, A. (2023). Feeling safe: Safety app discourse and affective labor. *Convergence*, 30(3), 1170–1185. <https://doi.org/10.1177/13548565231218412>
- Blom, J., Viswanathan, D., Spasojevic, M., Go, J., Acharya, K., & Ahonius, R. (2010). Fear and the city: role of mobile services in harnessing safety and security in urban use contexts. In Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems (S. 1841–1850). Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/1753326.1753602>
- Bolger, N., Davis, A., & Rafaeli, E. (2003). Diary Methods: Capturing Life as it is Lived, *Annual Review of Psychology*, 54, 579–616. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.54.101601.145030>
- Buchegger, B., & Vollmeier, B. (1991). Angsträume in Wien oder „Wer fürchtet sich vorm schwarzen Mann?“. In E. Kail, & J. Kleedorfer (Hrsg.), *Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt* (Bd. 12, S. 95–106). Böhlau Verlag.
- Canzler, W., Kaufmann, V., & Kesselring, S. (Hrsg.). (2016). *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Routledge.
- Capellan, J., Kim, C., Porter, J., & Sung, H.-E. (2022). Can information about “safe places” reduce female victimisation in Honduras? a quasi-experimental evaluation of the safeWalking app. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*, 46(4), 357–370. <https://doi.org/10.1080/01924036.2021.1930564>
- Chowdhury, S., & Van Wee, B. (2020). Examining women's perception of safety during waiting times at public transport terminals. *Transport policy*, 94, 102–108. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.05.009>
- CIVITAS (2016). *Smart choices for cities. Gender equality and mobility: mind the gap!* https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf
- Cockburn, C., & Ormrod, S.S. (1993). *Gender and technology in the making*. Sage.
- Cui, Q., Gong, P., Yang, G., Zhang, S., Huang, Y., Shen, S., Wei, B. & Chen, Y. (2023). Women-Oriented Evaluation of Perceived Safety of Walking Routes between Home and

- Mass Transit: A Case Study and Methodology Test in Guangzhou. *Buildings*, 13(3), 715. <https://doi.org/10.3390/buildings13030715>
- Cumiskey, K. M., & Brewster, K. (2012). Mobile phones or pepper spray? Imagines mobile intimacy as a weapon of self-defense for women. *Feminist Media Studies*, 12(4), 590–599. <https://doi.org/10.1080/14680777.2012.741893>
- Decker, M. R., Wood, S. N., Kennedy, S. R., Hameeduddin, Z., Tallam, C., Akumu, I., Wanjiru, I., Asira, B., Omondi, B., Case, J., Clough, A., Otieno, R., Mwit, M., Perrin, N., & Glass, N. (2020). Adapting the myPlan safety app to respond to intimate partner violence for women in low and middle income country settings: App tailoring and randomized controlled trial protocol. *BMC Public Health*, 20(1), 808. <https://doi.org/10.1186/s12889-020-08901-4>
- Dörfler, K. (1991). „Raum für die eigenen Füße“? – Spurensuche. In E. Kail & J. Kleedorfer (Hrsg.), *Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt Wien* (S. 151–155). Böhlau.
- Döring, U. (2008). *Angstzonen. Rechtsdominierte Orte aus medialer und lokaler Perspektive*. (1. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-90776-5>
- Dunckel-Graglia, A. (2013). ‘Pink transportation’ in Mexico City: reclaiming urban space through collective action against gender-based violence. *Gender & Development*, 21(2), 265–276. <https://doi.org/10.1080/13552074.2013.802131>
- Dunckel-Graglia, A. (2016). Finding mobility: women negotiating fear and violence in Mexico City’s public transit system. *Gender, Place & Culture*, 23(5), 624–640. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2015.1034240>
- Düvel, C. (2016). *Transkulturelle Vernetzungen. Zur Nutzung digitaler Medien durch junge russische Migranten in Deutschland*. Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-93357-3>
- Enzel, S. (1975). Kommunikation: Ein gesellschaftstechnischer Ansatz. In: J.K.H.W. Schmidt (Hrsg.), *Planvolle Steuerung gesellschaftlichen Handelns* (S. 129–138). VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-322-86094-1_10
- Ernst, W. (2019). Technikverhältnisse: Methoden feministischer Technikforschung. In B. Kortendiek, B. Riegraf, & K. Sabisch (Hrsg.), *Handbuch Interdisziplinäre*

- Geschlechterforschung. Geschlecht und Gesellschaft* (S. 447–445). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-12496-0_41
- Foley, C., Holzman, C., & Wearing, S. (2007). Moving Beyond Conspicuous Leisure Consumption: Adolescent Women, Mobile Phones and Public Space, *Leisure Studies*, 26(2), 179–192. <https://doi.org/10.1080/02614360500418555>
- Frank, S. (2003). *Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. Und 20. Jahrhunderts*. Springer Fachmedien.
- Frank, S. (2004). Feministische Stadtkritik – Theoretische Konzepte, empirische Grundlagen, praktische Forderungen. In H. Häußermann, & W. Siebel (Hrsg.), *Stadtsoziologie – eine Einführung* (S. 196–213). Campus Verlag.
- Ganguin, S., & Götz, M. (2014). Mobilität und Medien – Mediennutzung Studierender im Ausland. In J. Wimmer, & M. Hartmann (Hrsg.), *Medienkommunikation in Bewegung: Mobilisierung – Mobile Medien – Kommunikative Mobilität* (S. 227–240). Springer SV.
- Goldsmith, B. (2018). *Safety and time are women’s biggest concerns about transport*. Thomas Reuters Foundation. Abgerufen am 11. August 2024 von <https://www.reuters.com/article/world/exclusive-safety-and-time-are-womens-biggest-concerns-about-transport-global-idUSKCN1NK04J/>
- Grekova, P. [@grecha_grecha]. (2024, 27. November). *Если что маска называется мудрое дерево 🧐🧐 Маска мудрая, а я нет...пользуйтесь на здоровье ДевАчки 🧐❤️* [Video]. Instagram. <https://www.instagram.com/reel/DC4epCfC34F/>
- Gunby, C., Carline, A., Taylor, S., & Gosling, H. (2020). Unwanted Sexual Attention in the Night-Time Economy: Behaviors, Safety Strategies, and Conceptualizing “Feisty Femininity”. *Feminist Criminology*, 15(1), 24–46. <https://doi.org/10.1177/1557085119865027>
- Häberlin, U., & Furchtlehner, J. (2017). Öffentlicher Raum für alle? Raumanneignung versus Gemeinwesen in der Wiener Praxis. In T. E. Hauck, S. Hennecke, & S. Körner (Hrsg.), *Aneignung urbaner Freiräume: Ein Diskurs über städtischen Raum* (S. 171–200). transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/9783839436868-008>
- Hammer, A., Scheiner, J. (2006). Lebensstile, Wohnumlieus, Raum und Mobilität — Der Untersuchungsansatz von StadtLeben. In K.J. Beckmann, M. Hesse, C. Holz-Rau, & M. Hunnecke (Hrsg.), *StadtLeben — Wohnen, Mobilität und Lebensstil* (S. 15–30). VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-531-90132-9_2

- Haraway, D. (1995). Ein Manifest für Cyborgs. Feminismus im Streit mit den Technowissenschaften. Übers. v. Fred Wolf. In C. Hammer, & I. Stieß. (Hrsg.), *Die Neuerfindung der Natur. Primaten, Cyborgs und Frauen* (S. 33–72). Campus Verlag.
- Hardley, J., & Richardson, I. (2021). Mistrust of the City at Night: Networked Connectivity and Embodied Perceptions of Risk and Safety. *Australian Feminist Studies*, 36(107), 65–81. <https://doi.org/10.1080/08164649.2021.1934815>
- Hartmann, M. & Hepp, A. (Hrsg.). (2010). *Die Mediatisierung der Alltagswelt*. (1. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Helfferrich, C. (2022). Leitfaden- und Experteninterviews. In N. Baur & J. Blasius. (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 875–892). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-37985-8_55
- Hepp, A. (2006). Kommunikative Mobilität als Forschungsperspektive: Anmerkungen zur Aneignung mobiler Medien- und Kommunikationstechnologie. *Ästhetik & Kommunikation* 37(135), 15–22.
- Hepp, A. (2007). Kommunikative Mobilität in der Diaspora: Eine Fallstudie zur kommunikativen Vernetzung der türkischen Minderheiten-Gemeinschaft. *Merz*, 51(6), 36–46. <https://doi.org/10.21240/merz/2007.6.5>
- Hidayati, I., Tan, W., & Yamu, C. (2020). How gender differences and perceptions of safety shape urban mobility in Southeast Asia. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 73, 155–173. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.06.014>
- Hoffelner, A. (2018). Geschlecht und Stadtplanung. Geschlechterverhältnisse in der österreichischen Stadtplanung, *GW Unterricht* 149(1), 5–15. <https://dx.doi.org/10.1553/gw-unterricht149s5>
- Howcroft, D., Mitev, N. & Wilson, M. (2004). What We May Learn from the Social Shaping of Technology Approach. In J. Mingers, & L. Willcocks (Hrsg.), *Social Theory and Philosophy for Information Systems* (S. 329–371). John Wiley & Sons Ltd.
- Huning, S., Mölders, T., & Zibell, B. (2021). Gender-Perspektiven in der Raumentwicklung. Konzepte und Positionen. *ARL-Nachrichten*, 2021(2), 9–13.

- Iacucci, G. & Kuutti, K. (2002). Everyday Life as a Stage in Creating and Performing Scenarios for Wireless Devices. *Personal And Ubiquitous Computing*, 6(4), 299–306. <https://doi.org/10.1007/s007790200031>
- Jackowska, O. & Ferradás, M. N. (2023). Who owns public spaces? The trailblazer exhibition on women's everyday life in the City of Vienna (1991), *Planning Perspectives*, 38(2), 253–279. <https://doi.org/10.1080/02665433.2022.2074526>
- Jenson, O. B. (2019). On the move: On mobile agoras, networked selves, and the contemporary city. In Z. Krajina, & D. Stevenson (Hrsg.), *The Routledge Companion to Urban Media and Communication* (S. 96–106). <https://www-taylorfrancis-com.uaccess.univie.ac.at/reader/download/b1326fbd-3be0-4f02-993a-090f7f6798e0/chapter/pdf?context=ubx>
- Kail, E. & Kleedorfer, J. (Hrsg.). (1991). *Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt*. (Sonderband 12). Böhlau Verlag.
- Kapitza, J. (2022). Freitagnachts unterwegs im ÖPNV. *Standort*, 46(2), 68–75. <https://doi.org/10.1007/s00548-022-00774-6>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Kelm, T., Becker, A., & Klein, U. (2018). Automatisierte Detektion von Angsträumen und ihre Auswirkungen auf die nachhaltige Stadtentwicklung. *Proceedings of 23rd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information*, 113–123. https://repository.corp.at/416/1/CORP2018_38.pdf
- Kleining, G. (1989). Soziale Mobilität. In C. Wulf (Hrsg.), *Wörterbuch der Erziehung* (S. 529–534). Piper.
- Kraft, S., Květoň, T., Blažek, V., Pojsl, L., & Rypl, J. (2020). Travel diaries, GPS loggers and Smartphone applications in mapping the daily mobility patterns of students in an urban environment. *Moravian Geographical Reports*, 28(4), 259–268. <https://doi.org/10.2478/mgr-2020-0019>
- Kramer, C., & Mischau, A. (1993). Städtische Angst-Räume von Frauen am Beispiel der Stadt Heidelberg. *ZUMA Nachrichten*, 17(33), 45–63. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-209116>

- Krauß, J., & Schwimmer, E. (2021). Städtische Angsträume - Analyse zur Steigerung der gendergerechten Stadtplanung für mehr Sicherheit bei Nacht. *Proceeding of REAL CORP 2021, 26th International Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society*, 745–756. https://repository.corp.at/803/2/CORP2021_103.pdf
- Krotz, F. (2001). *Die Mediatisierung kommunikativen Handelns: Der Wandel von Alltag und sozialen Beziehungen, Kultur und Gesellschaft durch die Medien*. Westdeutscher Verlag.
- Krotz, F. (2007). *Mediatisierung. Fallstudien zum Wandel von Kommunikation*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Krotz, F. (2012). Von der Entdeckung der Zentralperspektive zur Augmented Reality: Wie Mediatisierung funktioniert. In F. Krotz, & A. Hepp (Hrsg.), *Mediatisierte Welten. Forschungsfelder und Beschreibungsansätze* (S. 27–55). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-531-94332-9_2
- Krotz, F., & Hepp, A. (Hrsg.). (2012). *Mediatisierte Welten: Forschungsfelder und Beschreibungsansätze*. Springer-Verlag. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-94332-9>
- Krotz, F. (2015). Mediatisierung. In A. Hepp, F. Krotz., S. Lingenberg, & J. Wimmer (Hrsg.), *Handbuch Cultural Studies und Medienanalyse* (S. 439–451). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-531-19021-1_45
- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung: Grundlagentexte Methoden* (5. Aufl.). Beltz Juventa.
- Kunz, A. M. (2015). Log- und Tagebücher als Erhebungsmethode in ethnographischen Forschungsdesigns. In R. Hitzler, & M. Gothe (Hrsg.), *Ethnographische Erkundungen: Methodische Aspekte aktueller Forschungsprojekte* (S. 141–161). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-07257-5_10
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485.
- Kusenbach, M. (2008). Mitgehen als Methode. Der »Go-Along« in der phänomenologischen Forschungspraxis. In J. Raab, M. Pfadenhauer, P. Stegmaier, J. Dreher & B. Schnettler (Hrsg.), *Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen* (S. 349–358). Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-91037-6>

- Kutschinske, K., & Meier, V. (2000). "... sich diesen Raum zu nehmen und sich freizulaufen...": Angst-Räume als Ausdruck von Geschlechterkonstruktion. *Geographica Helvetica*, 55(2), 138–145. <https://doi.org/10.5194/gh-55-138-2000>
- Lenz, I. (2019). Feminismus: Denkweisen, Differenzen, Debatten. In B. Kortendiek, B. Riegraf, & K. Sabisch (Hrsg.), *Handbuch Interdisziplinäre Geschlechterforschung, Geschlecht und Gesellschaft* (S. 231–241). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-658-12496-0_18
- Licka, L. E. (1991). ...oh, wie wohl ist mir (am Abend). In E. Kail, & J. Kleedorfer (Hrsg.), *Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt* (Bd. 12, S. 115–122). Böhlau Verlag.
- MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2013). *Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung*. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/handbuch-gender-mainstreaming-stadtentwicklung-stadtplanung>
- MacKenzie, D., & Wajcman, J. (Hrsg.). (1999). *The Social Shaping of Technology*. (2. Aufl.). Oxford University Press. https://www.pure.ed.ac.uk/ws/portalfiles/portal/14197281/Social_Shaping_of_Technology.pdf
- Maas, V. Y. F., de Feijter, M., Passier, A., & Kant, A. (2023). The development of a mobile app to inform pregnant women and their healthcare providers about the safety of over-the-counter medicines during pregnancy and breastfeeding. *Neurotoxicology and Teratology*, 98, 107214. <https://doi.org/10.1016/j.ntt.2023.107214>
- Manderscheid, K. (2012). Mobilität. In F. Eckardt (Hrsg.), *Handbuch Stadtsoziologie* (S. 551–570). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-531-94112-7_24
- Manderscheid, K. (2022). *Soziologie der Mobilität*. transcript Verlag. <https://doi.org/10.36198/9783838555812>
- Marquart, H. (2025). Unterwegssein von verschiedenen Seiten beleuchten: Go-Alongs kombiniert mit Photovoice, Sensormessungen und Virtual Reality. In M. Naumann, & A. Strüver (Hrsg.), *Handbuch Mobile Methoden in der Sozial- und Raumforschung* (1. Aufl., S. 227–238). transcript Verlag. <https://elibrary-utb-de.uaccess.univie.ac.at/doi/10.36198/9783838565132-228-239>
- Mejía-Dorantes, L., & Soto Villagrán, P. (2020). A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area. *Cities*, 96, 102439. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102439>

- Miko-Schefzig, K. (2019). *Subjektive Sicherheit in Situation, Organisation und Diskurs: Zur wissenssoziologischen Analyse sozialer Situationen im öffentlichen Raum* (1. Aufl.). Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-27305-7>
- Miralles-Guasch, C., Montserrat, M. M., & Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability, *Gender, Place & Culture*, 23(3), 398–417. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2015.1013448>
- Misoch, S. (2019). *Qualitative Interviews*. (2. Aufl.). De Gruyter. <https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1515/9783110545982>
- Nasar, J., Hecht, P. & Wener, R. (2007). ‘Call if You Have Trouble’: Mobile Phones and Safety among College Students. *International Journal Of Urban And Regional Research*, 31(4), 863–873. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2007.00759.x>
- Naumann, M. & Strüver, A. (Hrsg.). (2025). Mobile Methoden, Grundlagen, Anwendungen und Perspektiven. In M. Naumann, & A. Strüver (Hrsg.), *Handbuch Mobile Methoden in der Sozial- und Raumforschung* (S. 10–43). transcript Verlag. <https://doi.org/10.36198/9783838565132>
- Pakusch, C., Bossauer, P, Meurer, J. & Stevens, G. (2016). Computergestützte Mobilitätsforschung: Fragestellungen, Daten und Methoden. *Internationales Verkehrswesen*, 68(4), 57–60. <https://doi.org/10.24053/IV-2016-0089>
- Pinch, T.J. & Bijker, W.E. (1984). The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. *Social Studies of Science*, 14(3), 399–441. <https://doi.org/10.1177/030631284014003004>
- Renner, K.-H., Jacob, N.-C. (2020). *Das Interview. Grundlagen und Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-60441-0>
- Riß, S., & Haselsteiner, E. (2019). Gender und feministische Aspekte in der Wohnbaupolitik. *WISO: Wirtschafts- und sozialpolitische Zeitschrift*, 2019(4), 11–27. <https://doi.org/10.34726/3907>
- Roberts, M. (2016). Gender, fear and the night-time city. In I. Sánchez de Madariaga, & M. Roberts (Hrsg.), *Fair Shared Cities* (1. Aufl., S. 49–64). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315581835>

- Rowland, R. & Klein, R. D. (2013). *Radical Feminism: Critique and construct*. In S. Gunew (Hrsg.), *Feminist Knowledge. Critique and construct* (S. 271–303). Routledge. <https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.4324/9780203094037-14>
- Ruhne, R. (2011). *Raum Macht Geschlecht. Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum* (2. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-93355-9>
- Ruhne, R. (2020). Urbane ‚Angsträume‘ – Die Stadt als ein vergeschlechtlichtes Bedrohungsszenario. In I. Breckner, A. Göschel, U. Matthiesen (Hrsg.), *Stadtsoziologie und Stadtentwicklung* (S. 429–440). Nomos. <https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.5771/9783845276779>
- Russell, S. & Williams, R. (2002). Social shaping of technology: Frameworks, findings and implications for policy. In K.H. Sørensen, & R. Williams (Hrsg.), *Shaping technology, guiding policy: Concepts, spaces and tools*. (S. 35–112). Edward Elgar Publishing. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/31416261/chap_3-libre.pdf?1392405232=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DSocial_shaping_of_technology_frameworks.pdf
- Saker, M., Mercea, D., & Myers, C.-A. (2024). “Wayfearing” and the city: Exploring how experiential fear of crime frames the mobilities of women students at a citybased university using a bespoke chatbot app, *Mobile Media & Communication*, 12(1), 131–151. <https://doi.org/10.1177/20501579231203556>
- Sánchez de Madariaga, I., & Roberts, M. (Hrsg.). (2013). *Fair Shared Cities. The impact of gender planning in Europe*. Routledge.
- Saupe, A. (1998). Mythos Cyborg-Zur Politik der Dekonstruktion technologischer Rationalität. *Freiburger FrauenStudien*, 1(98), 167–188. <https://elibrary.utb.de/doi/pdf/10.3224/fzg.v4i1.09>
- Saupe, A. (2002). *Verlebendigung der Technik. Perspektiven im feministischen Technikdiskurs*. Kleine Verlag.
- Scherenberg, V. (2020). Smartphone-Sucht – Ursachen, Folgen und Prävention der exzessiven Nutzung. *Public Health Forum*, 28(4), 305–307. <https://doi.org/10.1515/pubhef-2020-0079>

- Schlosser, F., & Zeile, P. (2018l). Angsträume und Stressempfinden im urbanen Kontext. Proceedings of 23rd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information, 75–85. https://www.corp.at/archive/CORP2018_8.pdf
- Schneider, U. (2018). *Urbane Mobilität im Umbruch: Normen, Leitbilder und familiäre Aushandlungsprozesse zu Autos und Elektroautos* (1. Aufl.). Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-19349-2>
- Schreier, M., Echterhoff, G., Bauer, J. F., Weydmann, N., & Hussy, W. (2023). *Forschungsmethoden in Psychologie und Sozialwissenschaften für Bachelor*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-66673-9>
- Schuster, N. (2022). Stadtraum, Macht und Geschlecht. *Journal Netzwerk Frauen- und Geschlechterforschung NRW*, 51, 52–57. <https://doi.org/10.17185/dupublico/77272>
- Segbers, T., & Kanwischer, D. (2015). Ethnographie als Methodologie in der Geographiedidaktik – Teilnehmende Beobachtung und Tagebuchanalyse im Kontext exkursionsdidaktischer Forschung. In A. Budke & M. Kuckuck (Hrsg.), *Geographiedidaktische Forschungsmethoden* (Bd. 10, S. 294–317). LIT Verlag.
- Sessar, K. (2010). Der öffentliche Raum als Beunruhigung. Oder: Warum Frauen dort Furcht vor Gewalt haben, wo sie weniger zu befürchten haben. In H. Herrmann (Hsg.), *RaumErleben: Zur Wahrnehmung des Raumes in Wissenschaft und Praxis* (S. 51–74). Verlag Barbara Budrich.
- Sheard, L. (2011). ‘Anything Could Have Happened’: Women, the Night-time Economy, Alcohol and Drink Spiking. *Sociology*, 45(4), 619–633. <https://doi.org/10.1177/0038038511406596>
- Sollfrank, C. (Hrsg.). (2018). Die schönen Kriegerinnen: technofeministische Praxis im 21. Jahrhundert. transversal texts.
- Stadt Wien (2022, o. D.). *Wien, wie sie will. Ergebnisse der größten Wiener Frauenbefragung*. <https://frauenbefragung.wien.gv.at/>
- Stark, K., Kehlbacher, A. & Schuppan, J. (2023). *MyWay - Grundlagen zur Erweiterung von Mobilitäts-Apps um personalisiertes Routing für Personen mit Diversitätsmerkmalen*. Abschlussbericht. DLR Institut für Verkehrsforschung, DLR Institut für Kommunikation und Navigation. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.27129.48481>

- Stoltenhoff, A. K., & Raudonat, K. (2018). Digitalisierung (mit) gestalten—was wir vom Cyberfeminismus lernen können. Strategien und Ansätze einer aktivierenden Perspektive auf Informations- und Kommunikationstechnologien im 21. Jahrhundert. *GENDER—Zeitschrift für Geschlecht, Kultur und Gesellschaft*, 10(2), 21–22. https://www-wiso-net-de.uac-cess.univie.ac.at/document/GEND__cfc3c51d150c5925a3035c1949d93bc0023aba74
- Sumartojo, S. & Pink, S. (2018). Moving Through the Lit World: The Emergent Experience of Urban Paths, Space and Culture, 21(4), 358–374. <https://doi.org/10.1177/1206331217741079>
- SWR. (2025, 17. Januar). *Catcalling in Baden-Württemberg: Davor haben Frauen Angst | Zur Sache! Baden-Württemberg* [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=1jz2HIR7JyE&ab_channel=SWR
- tah.xo [@tah.xo]. (2024, Juni 26). *if they wanna cat call, then i need to bark to compromise 🐶🐶 #barking #catcalling*. [Video]. TikTok. <https://www.tiktok.com/@tah.xo/video/7384780447974198561>
- Tozzo, P., Gabbin, A., Politi, C., Frigo, A. C., & Caenazzo, L. (2021). The usage of mobile apps to fight violence against women: A survey on a sample of female students belonging to an italian university. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(13), 6968. <https://doi.org/10.3390/ijerph18136968>
- Valentine, G. (1990). Women's fear and the design of public space. *Built Environment*, 16(4), 288–303. <https://www.proquest.com/docview/1292766883?parentSessionId=3YD%2Fz55kTXkPFxPHRNUY0p2Ig7UPBKwk5tJw%2BxHTpG8%3D&pq-origsite=primo&accountid=14682&sourcetype=Scholarly%20Journals&imgSeq=1>
- Wajcman, J. (2003). Gender in der Technologieforschung. *PCNews*, 82, 12–18. http://d.pcnews.at/ins/cds/011/_pdf/n820012.pdf
- Wajcman, J. (2004). *TechnoFeminism*. Polity Press. https://monoskop.org/images/a/ae/Wajcman_Judy_TechnoFeminism_2004.pdf
- Wajcman, J. (2007). From women and technology to gendered technoscience. *Information, Community and Society*, 10(3), 287–298. <https://doi.org/10.1080/13691180701409770>
- Wajcman, J. (2010). Feminist theories of technology. *Cambridge Journal of Economics*, 34(1), 143–152. <https://doi.org/10.1093/cje/ben057>

- Wei, J. Z. (2023). Towards an Equitable City: Gender Mainstreaming Strategies in the Context of Vienna. *China City Planning Review*, 32(1), 40–50. <https://uaccess.univie.ac.at/login?url=https://www.proquest.com/scholarly-journals/towards-equitable-city-gender-mainstreaming/docview/2806567240/se-2?accountid=14682>
- Weinreich, M. (2021). *Gender and (smart) mobility*. https://7520151.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/7520151/Gender%20and%20mobility_report.pdf
- Williams, R. & Edge, D. (1996). The social shaping of technology. *Research Policy* 25(6), 865–899. [https://doi.org/10.1016/0048-7333\(96\)00885-2](https://doi.org/10.1016/0048-7333(96)00885-2)
- Wolffram, A. (2006). Prozesse sozialer (Un-)Gleichheit durch Ko-Konstruktionen von Technik und Geschlecht. In K.-S. Rehberg (Hrsg.), *Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede: Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München: Teilbd. 1 und 2*. (Teilbd. 1 und 2, S. 3107–3116). Campus Verl. https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/17371/ssoar-2006-wolffram-prozesse_sozialer_un-gleichheit_durch_ko-konstruktionen.pdf?sequence=1&isAllowed=y&lnkname=ssoar-2006-wolffram-prozesse_sozialer_un-gleichheit_durch_ko-konstruktionen.pdf

Verwendete Software

- Google Formulare (für die Tagebuchaufzeichnungen)
- Google PinPoint (für die Basis-Transkription)
- MAXQDA (für die Auswertung und die Erstellung des Kategoriensystems)
- ChatGPT (für Sprachoptimierungen und Textübersetzungen, u.a. für die englische Version des Abstracts)

15 Anhang

Leitfaden für Mobilitätsspaziergang

Anmerkungen vor dem Start:

- Falls du dich während des Spaziergangs aus welchem Grund auch immer unsicher oder unwohl fühlst und den Spaziergang pausieren oder beenden möchtest, bitte gerne jederzeit ansprechen.
- Bitte fühle dich auch frei, zu jedem Zeitpunkt deine Gedanken, Wahrnehmungen und Empfinden auszusprechen, die dir während des Spaziergangs in den Sinn kommen.

Fragen beim Start/Planung der Route:

- Inwiefern gehst du beim Planen der Route vor? Worauf achtest du dabei? Was ist dir wichtig?
- Warum hast du dich für diese App entschieden?
- Warum hast du dich für diese Strecke entschieden?
- Welche Erwartungen hast du an diese Strecke? Mit welchen Problemen oder Situationen rechnest du?

Während der Fahrt:

- Wie fühlst du dich gerade? Wie sicher fühlst du dich generell, wenn du nach Einbruch der Dunkelheit allein in der Stadt unterwegs bist?
- Welche Situationen bereiten dir im öffentlichen Raum in der Nacht Angst bzw. Unbehagen?
- Was ist schon einmal passiert auf dieser Strecke? Willst du mir von einer konkreten Situation erzählen?
- In welchen Gebieten bist du nachts nicht gerne unterwegs, welche Wege meidest du und aus welchen Gründen?
- Welche Rolle spielen Knotenpunkte (wie z.B. der Praterstern oder Hauptbahnhof) bei der Routenplanung?
- Inwiefern gehst du mit Situationen um, in denen du dich nicht so wohl fühlst? Welche Strategien hast du entwickelt, um dich nachts sicherer zu fühlen?
- Inwiefern kommt dein Smartphone bzw. kommen Apps hier unterstützend zum Einsatz?
- Wie würdest du dich fühlen, wenn du ohne dem Smartphone in der Stadt unterwegs wärst?
- Welche weiteren Angewohnheiten hast du, die du nachts in den öffentlichen Verkehrsmitteln anwendest?
- Inwiefern reagierst du, wenn dir die App eine Route mit Orten vorschlägt, die du meiden möchtest?
- Wo geht es nun weiter? Was sind die nächsten Schritte?

Umstieg:

- Wie hat sich dieser Umstieg für dich angefühlt? Hat alles nach Plan funktioniert?

- Warum hast du dich für diesen Umstieg entschieden? Hätte es auch Alternativen gegeben? Welche Umstiege schließt du kategorisch aus und warum?

Fazit:

- Wie fühlst du dich jetzt?
- **Bezüglich Route:**
 - Wie würdest du diese Fahrt zusammenfassen? Welche Situation ist dir besonders in Erinnerung geblieben?
 - Welche Probleme gab es deiner Ansicht nach?
- **Bezüglich App:**
 - Inwiefern hat dir das Smartphone bzw. haben dir die Apps geholfen?
 - Wo hättest du dir mehr Unterstützung durch die App(s) gewünscht?
 - Was wäre ein Lösungsvorschlag von dir? Was fehlt in der App, die du verwendest?
 - Inwiefern könnte deine Meinung nach die von dir genutzte(n) App(s) verbessert werden, um Frauen bei ihren nächtlichen Wegen besser zu unterstützen?
 - Welche Features würdest du dir noch wünschen? Welche Features sollte der perfekte Routenplaner deiner Meinung nach beinhalten? Und weswegen?

Situative Zusatzfragen:

- Hast du ein Beispiel dafür, damit ich mir das konkreter vorstellen kann?

Interviewleitfaden

Mobilitätsbiographie

- Wie lange wohnst du bereits in Wien?
- Inwiefern hast du versucht, dich über das öffentliche Verkehrsnetz in Wien zu informieren, um sicher in der Stadt unterwegs zu sein?
- Inwiefern würdest du sagen, findest du dich in der Stadt zurecht? Wie würdest du dein persönliches Orientierungsvermögen in der Stadt einschätzen?
- Welche öffentlichen Verkehrsmittel gibt es bei dir in der Nähe?
- Mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln bist du tagsüber unterwegs? Inwiefern unterscheidet sich deine Wahl & Nutzung des Verkehrsmittels bei Nacht?
- Inwiefern nutzt du Nachtbusse?
- Wie sieht es mit Taxidiensten aus, unter anderem auch Uber?
- Wie oft bist du in der Woche nachts mit diesen öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
- In welchen Gebieten in Wien bist du nachts unterwegs? Welche Strecken legst du nachts öfter zurück?

Technikbiographie:

- Welche Apps nutzt du, um deine Routen in Wien zu planen? Wieso hast du dich entschieden, diese App(s) zu nutzen?
- Welche anderen Apps (z.B. Sicherheitsapps, GPS-Tracker, etc.) verwendest du noch?
- In welchen Situationen und wie häufig nutzt du diese Apps?
- Inwiefern planst du Weg mit der App? Worauf achtest du dabei? Was ist dir dabei wichtig? Wie weit im Voraus planst du deine Strecke?
- Inwiefern hast du das Gefühl, dass du dich auf die App(s) verlassen können?
- Welche Funktionen sind dir bezüglich deiner Routenplanung wichtig?
- Welche konkreten Features und Services der von dir genutzten Mobilitätsapp(s) kennst du und unterstützen dich bei deinem Weg? Wie bewertest du diese Funktionen?
- Welche Features würdest du dir noch wünschen? Welche Features sollte der perfekte Routenplaner deiner Meinung nach beinhalten? Und weswegen?
- Inwiefern könnte deiner Meinung nach die von dir genutzte(n) App(s) verbessert werden, um Frauen bei ihren nächtlichen Wegen besser zu unterstützen?

Probleme identifizieren

- Wenn du nachts unterwegs sind, welche Gründe hat das?
- Wie sicher fühlst du dich generell, wenn du nach Einbruch der Dunkelheit allein in der Stadt unterwegs bist?
- Worauf achtest du besonders, wenn du nachts alleine unterwegs sind? (sowohl im Freien als auch bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln)
- Mit welchen Verkehrsmitteln verbindest du nachts negative Gefühle/Erfahrungen?
- Mit welchen Orten im öffentlichen Raum (U-Bahn-Stationen, Bezirken, etc.) verbindest du nachts negative Gefühle/Erfahrungen?
- Inwiefern schätzt du dein Wohlbefinden und dein Sicherheitsgefühl an Knotenpunkten (wie z.B. der Praterstern oder Hauptbahnhof) ein?
- Welche Wege kannst bzw. willst du nachts nicht beschreiten? Aus welchen Gründen? Wie bereitest du dich vor, wenn du diese Orte doch passieren musst?
- In welchen Situationen, fühlst du dich unwohl bzw. unsicher? Willst du mir von einer konkreten Situation erzählen?
- Wie gingst du mit diesen Situationen um? Was hast du gemacht, um aus dieser Situation herauszukommen?
- Welche (weiteren) Angewohnheiten hast du, wenn du allein mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs bist? Welche Strategien hast du entwickelt, um dich nachts wohler zu fühlen?
- Gibt es Gegenstände, die du mit dir führst, um dich in der Stadt sicherer zu führen?
- Welche Rolle spielt dein Smartphone, wenn du nachts unterwegs bist? Inwiefern kommt dein Smartphone in Einsatz? Wo befindet sich dein Smartphone?
- Welche Erfahrungen kennst du aus deinem Freundes- bzw. Familienkreis? Kannst du mir von einer konkreten Geschichte erzählen?

Soziodemographie (am Ende des Interviews)

Alter, Wohnbezirk, Zugezogen/Wienerin, Berufsstand

Wegetagebuch

T1 TAG1

Datum der Strecke:

27.08.2024

Wann bist du losgegangen?

ca. 20:15 Uhr

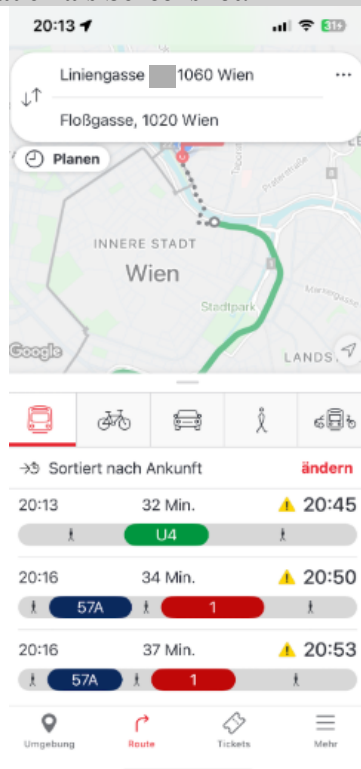
Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

22:55 Uhr

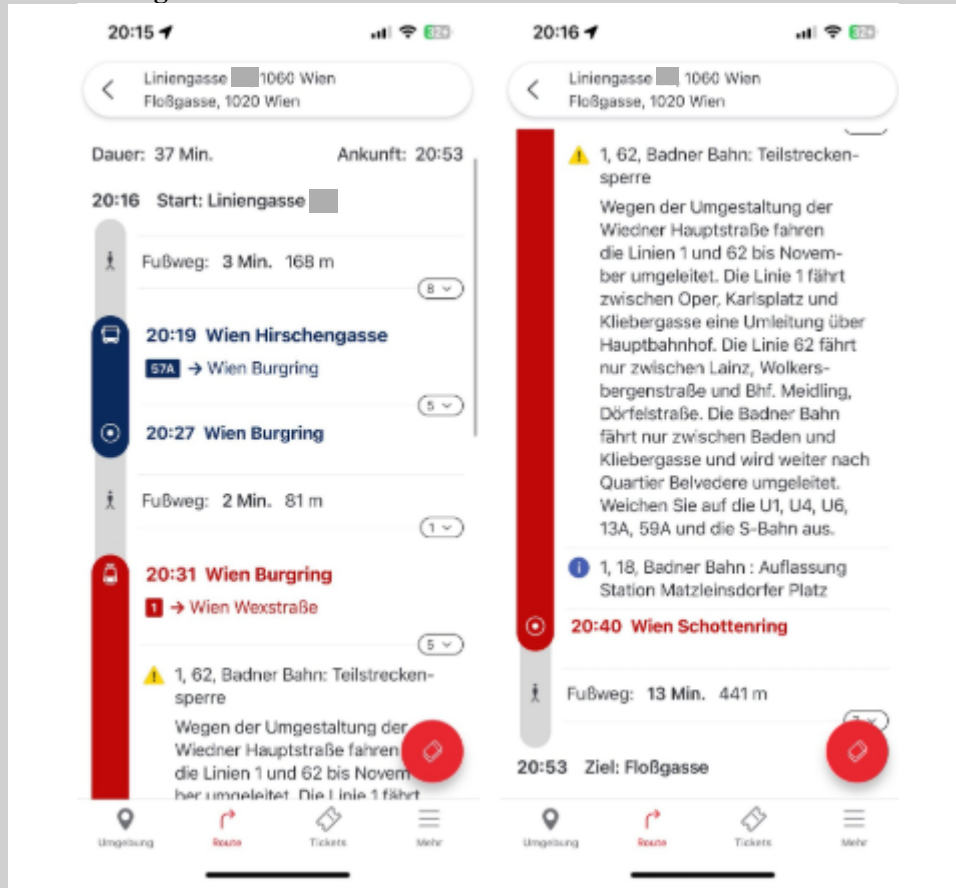
**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Weg nach Hause von der Arbeit Floßgasse, 1020 Wien

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Ein-
stiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Karten App am iPhone: Die App war schon installiert und funktioniert für mich gut genug um Sie weiter zu benutzen. Damit orientiere ich mich immer wo ich genau bin. So kann ich besser einschätzen wie ich nach Hause fahren will. Natürlich bevorzuge ich Wege die ich schon kenne.

Wien Mobil App: Das ist mein Arbeitsweg, den kenne ich gut. Allerdings ist gerade eine Störung bei der U4 wodurch diese nicht durchfährt. Es ist nachts und daher gehe ich ungern eine weitere Strecke zu Fuß. Daher habe ich eine längere aber für mich sicherer Route mit Bus und Bim entschieden.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Die Wiener Linien App hat hier nicht alle Wege meines erachtens aufgezeigt. Allerdings wird nur die 1er Bim angezeigt und nicht die 71er oder die UZ2er oder die D Bim die bis Börse fahren würde. Es wird auch nicht angezeigt, dass man die U6 von der Gumpendorfer Straße bis Spittelau und dann die U4 bis Schottenring nehmen könnte. Es kommt mir oft vor, dass nur die schnellsten Optionen angezeigt werden, aber nicht alle. Störungen bei Bim, Bus und U-Bahn sind immer schnell und akkurat, da kann man sich darauf verlassen, dass diese richtig sind. Zudem finde ich es verwirrend, dass mir hier angezeigt wird, dass es in die entgegen gesetzte Richtung der 1er Bim eine Teilstreckensperre gibt. Das ist mehr irritierend als es hilft, vorallem wenn man noch nicht lange in der Stadt wohnt.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

bis zur Bus Station 57a Hirschengasse mit einer Kollegin, dann alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Eine Dame hätte sich gerne hingesetzt im Bus. Es waren mehrere frei aber alle in Gegenfahrtrichtung. Ich hätte ihr meinen angeboten, aber ich bin auch gegen die Fahrtrichtung gesessen. Als eine älterer Herr aufgestanden ist um auszusteigen - Sitz in Fahrtrichtung - hat sich die Dame (mitte 40 ca.) sofort hingesetzt.

Sonstige Notizen

T1 TAG2

Datum der Strecke:

28.08.2024

Wann bist du losgegangen?

20:45 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

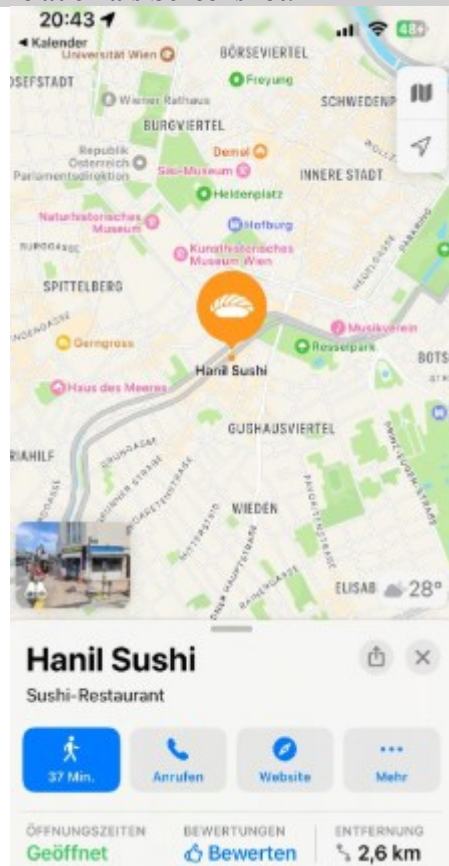
21:55

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

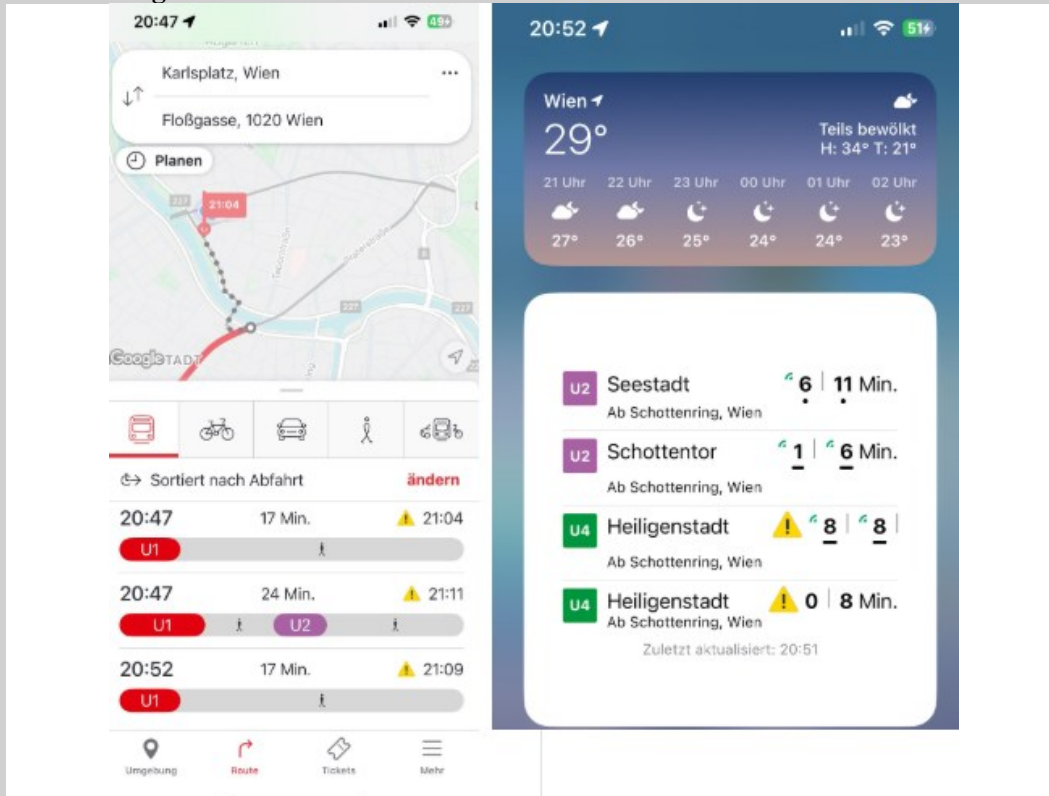
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg: Treffen mit Freunden, Running Suhsi nahe Naschmarkt. Hanil Sushi
, Rechte Wienzeile 7, 1040 Wien

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Karten App: Da schaue ich immer wo ich gerade bin und ob ich in der Nähe was kenne. Danach habe ich in der **Wien Mobil App** geschaut: Keiner der Optionen hat mir wirklich zugesagt, daher habe ich mich entschieden mit Freunden zum Karlsplatz zu gehen. In meinem **Widget am Handy** kann ich ungefähr sehen wann die nächste U-Bahn fährt daher hab ich da mal draufgeschaut. Es steht zwar ab Schottenring, aber so weis ich in welchem Intervall sie fahren und dass sie überhaupt fahren.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Die Karten App ist für mich zuverlässig und hilft mir bei der Orientierung meiner Route. So wusste ich, dass beispielsweise der Bus 75a Laimgrubengasse nicht weit weg (ca. 5 Min. Gehweg) ist. Diese Strecke kenne ich und hatte diese in Erwägung gezogen. **Wien Mobil App:** Ich schaue da immer rein, aber weder der Bus 75a noch der Karlsplatz, der ja fast ums Eck ist, wurden hier mit der U4 angezeigt. Meine beste Route wurde hier nicht angezeigt. Ich würde mich halt wünschen, dass da mehr in der Umgebung mit einbezogen wird, da die Öffis in Wien- vor allem innerhalb des Speckgürtels - recht engmaschig Öffis gibt. Ich habe dieses mal auf "Sortieren nach Abfahrt" gestellt, aber die Optionen haben sich nicht wirklich verändert als sich zuvor noch "Sortiert nach Ankuft" eingestellt habe.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Mit Freunden gemeinsam zum Karlsplatz und dann alleine mit der U4 zum Schwedenplatz. Von dort dann mit einem Lime-Scooter zu mir heim über die Salztorbrücke.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Keine Vorkommnisse. Am Karlsplatz sehe ich immer direkt Polizeipräsenz was mich etwas zu mehr Vorsicht innerlich veranlasst hat.

Sonstige Notizen

T1 TAG3

Datum der Strecke:

31.08.2024

Wann bist du losgegangen?

00:20 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

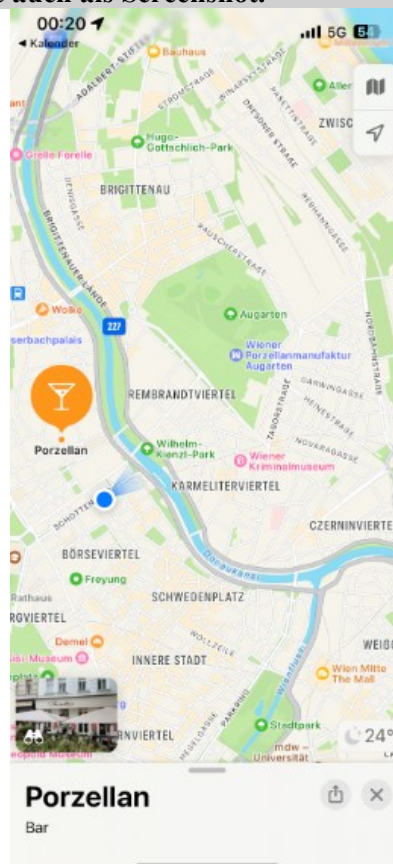
00:41 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

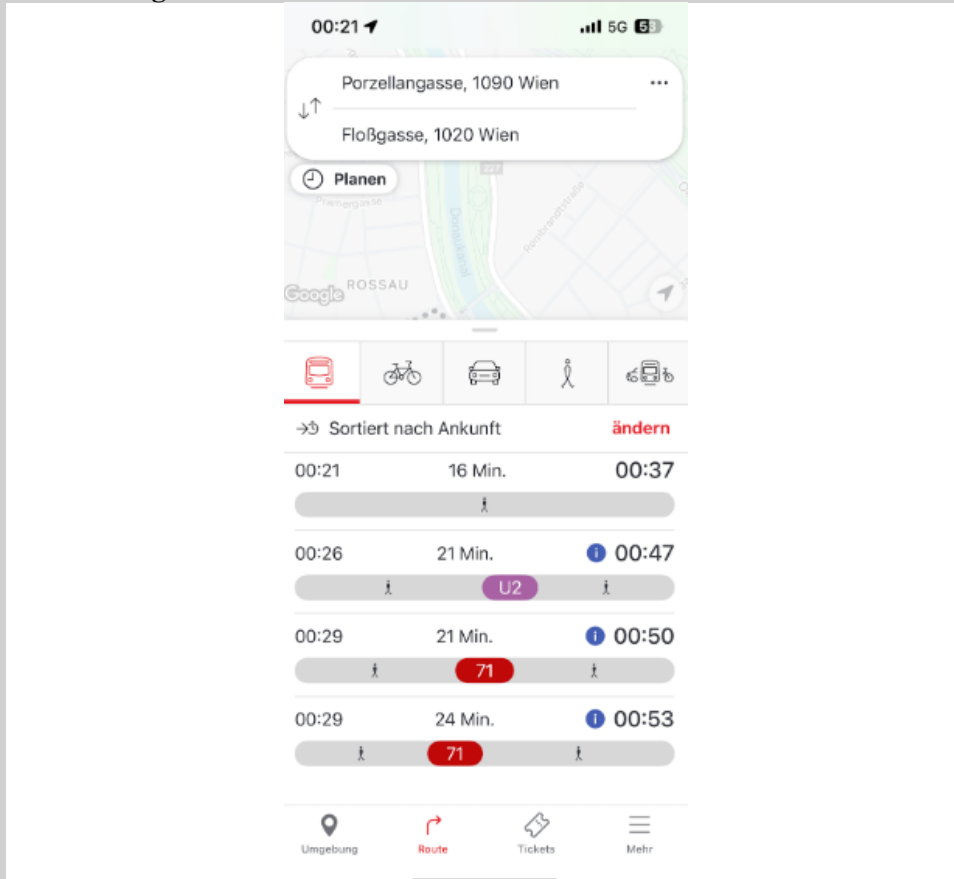
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Treffen mit Freunden, Essen und Trinken im Servitenviertel, Porzellan Lounge, Servitengasse 2, 1090 Wien

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt haben. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Ein-
stiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Karten App: Ich habe geschaut wo genau ich bin, da ich wusste, dass ich nicht weit weg von zu Hause bin. Hab mich an der Karte genauer orientiert, da ich in dieser Gegend schon mal gewesen bin. Diese habe ich am Handy geöffnet, da ich mit einer Freundin zum Gürtel vom Lokal gegangen bin. **Wien Mobil App:** ich wollte wissen, ob es einen Nachtbus bei mir in der Nähe gibt bzw. wann die nächste Bim gegen würde zum Schottenring.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Da ich weder einen Nachtbus in der Nähe mit der Wien Mobil App gefunden habe und die nächste Bim noch ein paar Minuten gebraucht hätte, bin ich dann zu Fuß gegangen. 16 Min. hat mir die App angezeigt, bis ich zu Hause wäre. Hier wurde mir die beste Route angezeigt meiner Meinung nach. Ich hätte mir wie schon so oft gewünscht, dass mir als Alternative zum Fußweg **eventuell in der App auch die Räder von Wien Mobil angezeigt werden würde**, da ich vor allem Spätabends nicht lange gehen will. Radfahren hingegeben oder mit dem Roller fahren wäre mir da lieber gewesen

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Vom Lokal bis zu Bim Station "Börse" am Gürtel bin ich mir Ihr zu Fuß gegangen und hab mich auf Sie verlassen, da Sie in der Nähe wohnt und meinte Sie kennt sich aus. Danach habe ich mich entschieden, zu Fuß nach Hause zu gehen, da ich wusste, ich bin die eine Station schneller zum Schottenring als wenn ich auf die Bim warte. Vom Schottenring nach Hause hätte ich so und so zu Fuß gehen müssen.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

keine

Sonstige Notizen

Wenn die Wiener Linien auch Räder anbieten, dann sollten diese auch in der Wien Mobil App als Option aufgelistet werden. Derzeit kann man sich allerdings ein Rad nur über die App NextBike ausborgen für 0,35 Euro für 30 Minuten. Eine App die alles Service von Wien Mobil anbietet wäre vor Vorteil.

T2 TAG1

Datum der Strecke:

15.10.2024

Wann bist du losgegangen?

21:00 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

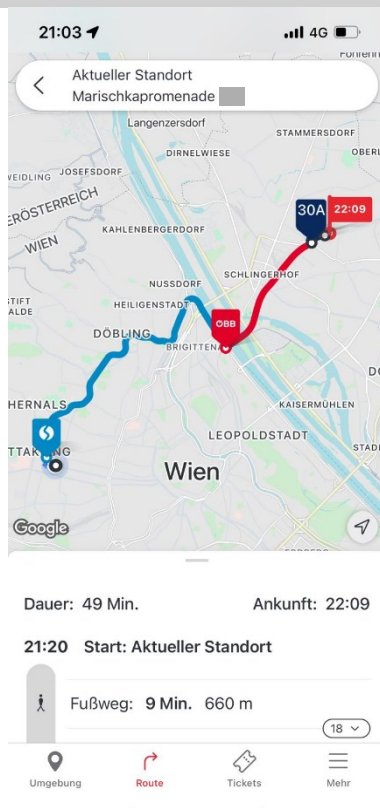
22:10 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

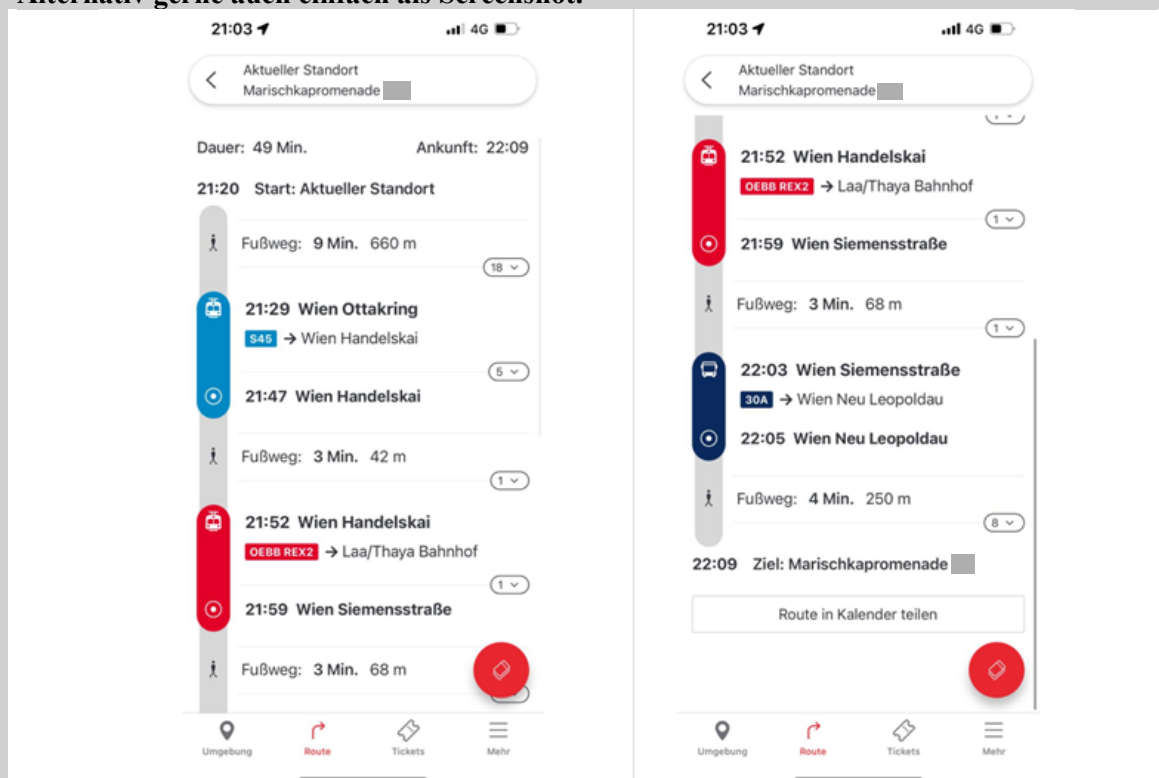
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmann-park, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimfahrt nach dem Handballtraining , Koppstraße 110, 1150 Wien

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Wien Mobil. Ich habe die App genutzt, weil ich mit ihr sehr vertraut bin und ich sie immer nutze.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Sehr gut, ich bin sehr zufrieden

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

nein, alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

keine

Sonstige Notizen

T2 TAG2

Datum der Strecke:

18.10.2024

Wann bist du losgegangen?

22:57 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

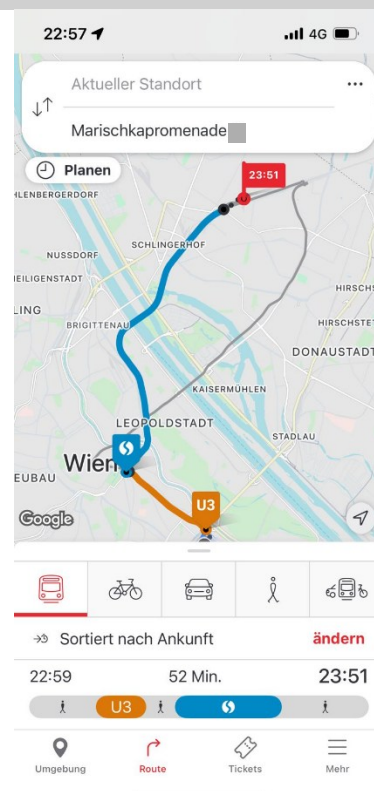
23:50 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

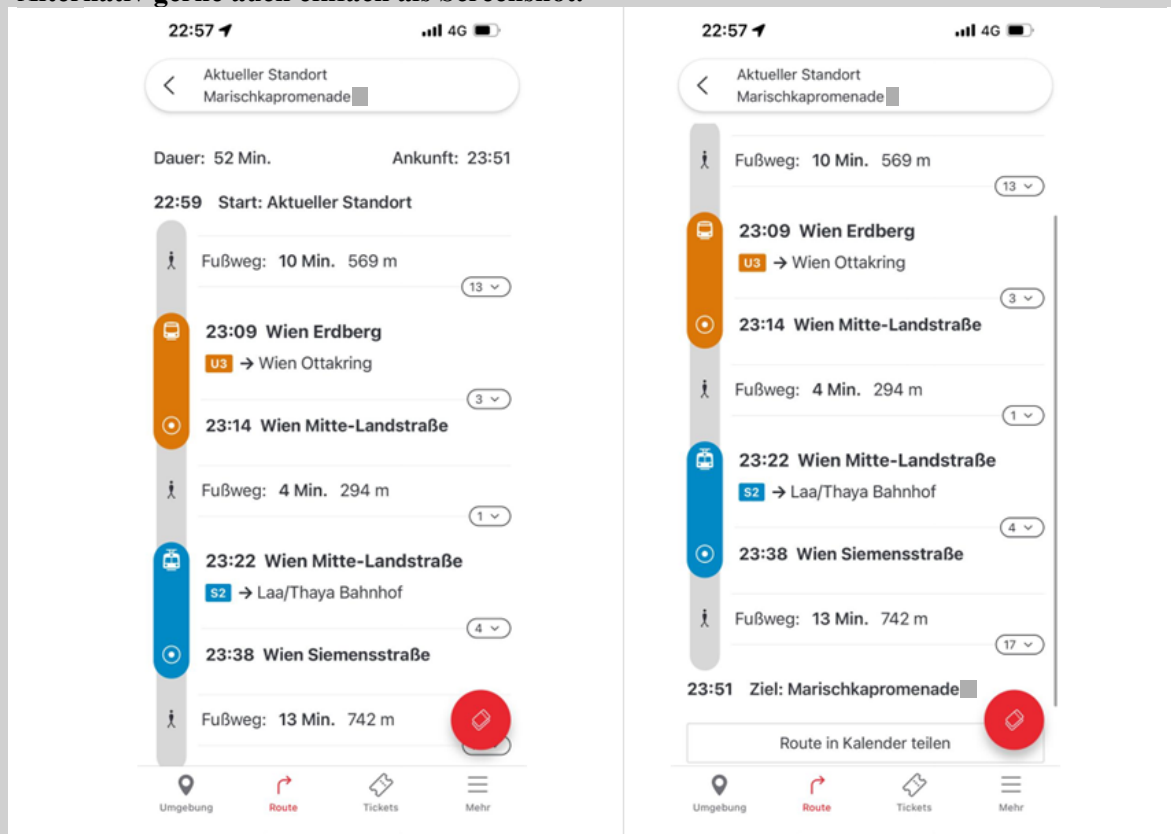
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmann-park, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg von einem Konzert, Arena 1030 Wien

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Benutze sie immer, bin sehr zufrieden. Ich nutze die Favoriten und die Routenplanung

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

sehr zufrieden.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Teils zu zweit, teils allein,

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

keine

Sonstige Notizen

T2 TAG3

Datum der Strecke:

07.12.2024

Wann bist du losgegangen?

22:10 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

23:00 Uhr

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimfahrt von einer Freundin, Döblinger Hauptstraße, 1190 Wien

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast.
Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Route mit der App geplant, aber dann doch früher losgegangen

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.

Zuerst Fußweg ca 10 Minuten, dann in die U6 eingestiegen, mit der bis Floridsdorf, dort dann relativ kurzer Weg zur SBahn, sie kam gleich, eingestiegen und dann bei der Siemensstraße ausgestiegen und dann ca 10-15 Minuten zu Fuß.

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Zur Planung Wien Mobil, benutze ich immer. Nur Routenplaner

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Sehr zuverlässig, nur bin ich mit der SBahn dann plötzlich länger in Floridsdorf gestanden und eine andere, die eigentlich später fährt, ist früher los und zu dem Zeitpunkt waren die Sbahnen immer unverlässlich, auch bezüglich ausfall, aber kurz später ist sie schon los.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

alleine unterwegs gewesen

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Der erste Weg, da ging eine Person hinter mir, das war schon ein unheimliches Gefühl, ich habe mit meinem Mann telefoniert und dann habe ich so getan als würde ich länger telefonieren, als er mich dann überholt hat, war alles gut. Und auch das warten in der SBahn war komisch, wusste nicht ob ich richtig bin, ob was durchgesagt wurde, ob ich alleine in der SBahn sitze, aber als sie dann los fuhr, alles in Ordnung.

Sonstige Notizen

T3 TAG1

Datum der Strecke:

21.10.2024

Wann bist du losgegangen?

22:00 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

22:45 Uhr

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg nach Interview ab U1 Station Schwedenplatz

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Wien Mobil App geöffnet, Ortung zugelassen und als Ziel "Zuhause" (= als Fa-
vorit abgespeichert) angegeben.

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 

Als Weg wurde die U1 bis Praterstern und dann die S-Bahn um 22:11 Uhr nach Breclav mit Ankunftszeit 22:23 Uhr an Siemensstraße und einem Fußweg von 13 Minuten zum Zielort vorgeschlagen. Als Alternative zum Fußweg hätte ich bis 22:32 Uhr auf den 30A warten können, der 1 Station bis Neu Leopoldau gefahren wäre mit einem Restweg zu Fuß von 4 Minuten

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden haben.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Die App (Wien Mobil) verwende ich aus Gewohnheit und weil ich den Weg allgemein schon gut kenne. Ich fahre regelmäßig mit der S-Bahn und wollte überprüfen, ob ich die Wartezeiten auf S-Bahn/Bus in Kauf nehmen oder doch spontan mit der U1 weiterfahren möchte. Das Feature, das ich verwendet habe war die Option "Favorit", damit ich meine Adresse nicht eingeben muss.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

An diesem Tag war die Routenplanung nicht zuverlässig. Der Zug nach Breclav ist entweder ausgefallen oder fuhr von einem anderen Bahnsteig ab. An sich hat sie jedoch den schnellsten/zuverlässigsten Weg nach Hause gezeigt. Ich kann immer nach Ankunfts- und Abfahrzeit filtern und andere Transportmöglichkeiten auswählen (Rad, Auto, Gehen, Mix)

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Der angezeigte Zug fiel aus. Ich musste den Zug nach Gänserndorf nehmen, der statt um 22:11 Uhr um 22:20 Uhr erst fuhr. Der 30A ist anscheinend ebenfalls verspätet gewesen, da ich erst um 22:35 Uhr ankam und der Bus kurz nach Erreichen der Busstation einfuhr. Ich war daher trotz Verspätung nur 5 Minuten später Zuhause als am Beginn gerechnet

Sonstige Notizen

T3 TAG2

Datum der Strecke:

28.10.2024

Wann bist du losgegangen?

21:04

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

21:58 Uhr

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg nach Chor VHS Alsergrund Galileigasse, 1090 Wien

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Wien Mobil App geöffnet, Ortung zugelassen und als Ziel "Zuhause" (= als Fa-
vorit abgespeichert) angegeben.

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 

Als Weg wurde angegeben: Galileigasse bis Sechsschimmelgasse, rechts abbiegen und Straße bis Gürtel folgen. Danach Einstieg in die U6 von Währinger Straße und Ausstieg bei U6 Handelskai. Umstieg zur S-Bahn um 21:35 Uhr nach Mistelbach, 10 Minuten Wartezeit auf den Bus 30A und eine Station bis Neu Leopoldau fahren. Heimweg von Station über Jürgenssenweg zur Stiege der Menzelstraße, Ankunftszeit 21:54 Uhr

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden haben.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Die App (Wien Mobil) verwende ich aus Gewohnheit und Sicherstellung des Weges. Ich kenne den Heimweg sehr gut und prüfe daher nur noch grob, ob mein Zeitmanagement korrekt ist. Ich nutze die Handyortung und das Feature "Favorit", damit ich meine Adresse nicht extra eingeben muss.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Die Zuverlässigkeit war dieses Mal besser, die S-Bahn hatte 4 Minuten Verspätung. Die vorgeschlagene Route war die Beste.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Ich wurde auf der Plattform der U6 angebettelt - den Versuch habe ich am Rand mitbekommen und ignoriert, da ich Kopfhörer aufhatte. Ich bin aus Gewohnheit erst bei Floridsdorf ausgestiegen bzw. habe ich nach Erstellung in der App nicht genau nachgesehen, da ich annahm, in Floridsdorf aussteigen zu müssen. In Floridsdorf angekommen habe ich die App erneut verwendet um zu prüfen, ob ich die S-Bahn nach Mistelbach noch erwischen kann. Ich wurde von hinten von einem fremden Mann, der mir vorher schon etwas unheimlich vorkam, angefasst und ich habe mich laut erschreckt. Er wollte dann nur eine Zigarette. Der Zug nach Mistelbach hatte tatsächlich 4 Minuten Verspätung und ich konnte mit diesem dann zur Siemensstraße fahren. Der Bus kam pünktlich und ich war dann um 21:58 Uhr zuhause statt 21:54 Uhr.

Sonstige Notizen

T3 TAG3

Datum der Strecke:

18.11.2024

Wann bist du losgegangen?

21:05 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

21:48 Uhr

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Chor VHS Alsergrund Galileigasse, 1090 Wien

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Wien Mobil App geöffnet, Ortung zugelassen und als Ziel "Zuhause" (= als Fa-
vorit abgespeichert) angegeben.

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 

Als Weg wurde angegeben: Galileigasse bis Sechsschimmelgasse, rechts abbiegen und Gasse bis U6 Wien Währinger Straße - Volksoper folgen. Mit der U6 bis Station Handelskai fahren (Ankunft 21:22) und auf Bahnstieg 2 wechseln. In den Zug nach Marchegg (Ankunft 21:28) einsteigen und bei Siemensstraße aussteigen (Ankunft 21:35 Uhr). Danach 13 Minuten Fußweg zum Ziel Menzelstraße mit vorhergesagter Ankunftszeit 21:48 Uhr.

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden haben.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Die App (Wien Mobil) verwende ich aus Gewohnheit und Sicherstellung des Weges. Ich kenne den Heimweg sehr gut und prüfe daher nur noch grob, ob mein Zeitmanagement korrekt ist. Ich nutze die Handyortung und das Feature "Favorit", damit ich meine Adresse nicht extra eingeben muss.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Die Zuverlässigkeit war dieses Mal zu 100% gegeben.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

keine

Sonstige Notizen

T4 TAG1

Datum der Strecke:

11.01.2025

Wann bist du losgegangen?

03:28 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

03:55 Uhr

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg nach einer Geburtstagsfeier

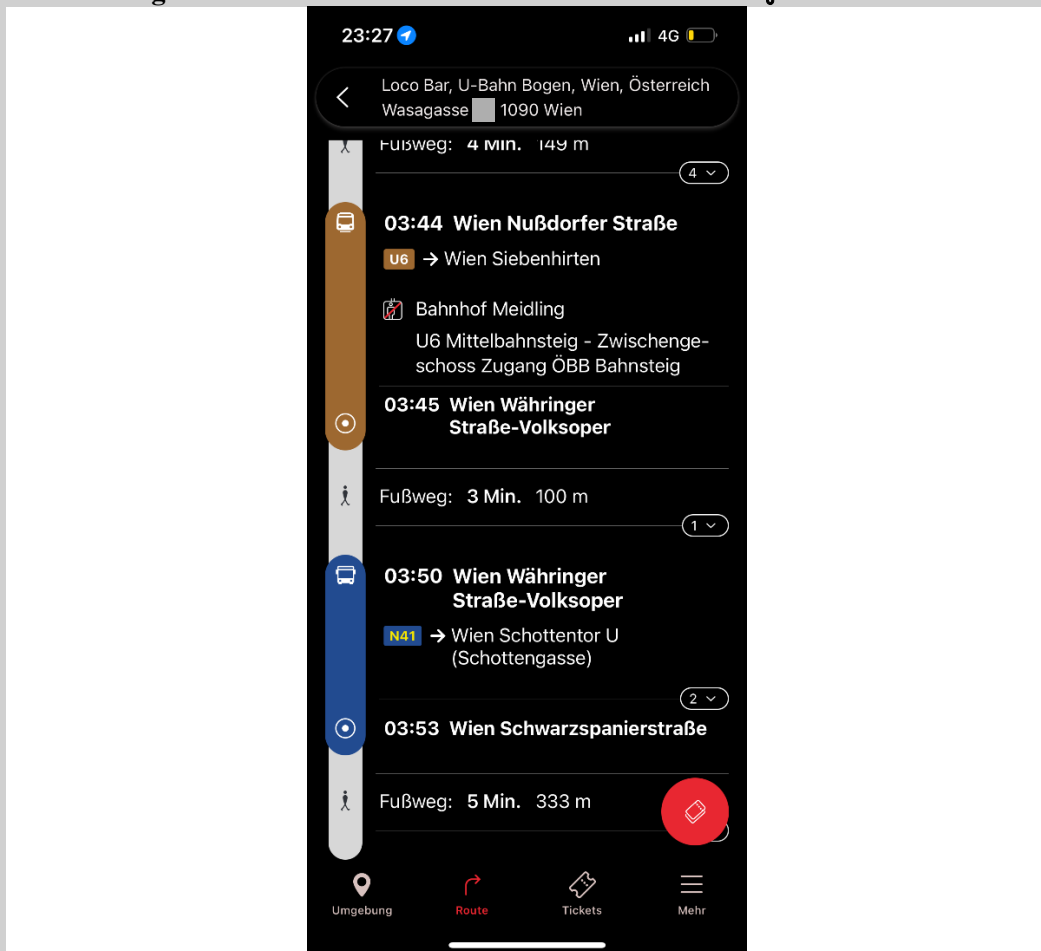
**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast.
Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Die Route wurde mit Wien Mobil geplant

Wir sind um 03:28 zu Fuß gestartet von der Heiligenstädter Straße 10 zur U6
Station Nußdorfer Straße, haben dort noch etwas zu essen geholt, sind dann um
03:44 in die U6 gestiegen & eine Station gefahren zur Währinger Straße, dann
dort zum N41 Richtung Schottentor gegangen, haben ca 5 Minuten gewartet &
sind dann bei der Station Schwarzspanierstraße ausgestiegen & noch etwa 2-
3min zu Fuß gegangen bis wir zuhause waren.

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Die Route ging am schnellsten & hatte den kürzesten Fußweg (es war sehr kalt daher wollte ich nicht lange draußen gehen müssen). Es hätte einen direkteren Nachtbus gegeben, allerdings kam dieser erst in 27 Minuten als wir aufgebrochen sind. Wir haben Wien Mobil genutzt da es aktuelle infos hat. Wir haben die Routenfunktion genutzt.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Für die zurückgelegte Strecke war die Routenplanung top. Es wurden verschiedene Optionen vorgeschlagen von denen man gut eine passende auswählen konnte. Die Informationen waren richtig & wir sind flott und problemlos nachhause gekommen.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Ich war mit meinem Freund unterwegs.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Es war auf dieser Strecke grundsätzlich eher wenig los (wie oft in der Gegend) und es ist nichts auffälliges passiert.

Sonstige Notizen

T4 TAG2

Datum der Strecke:

20.01.2025

Wann bist du losgegangen?

00:30 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

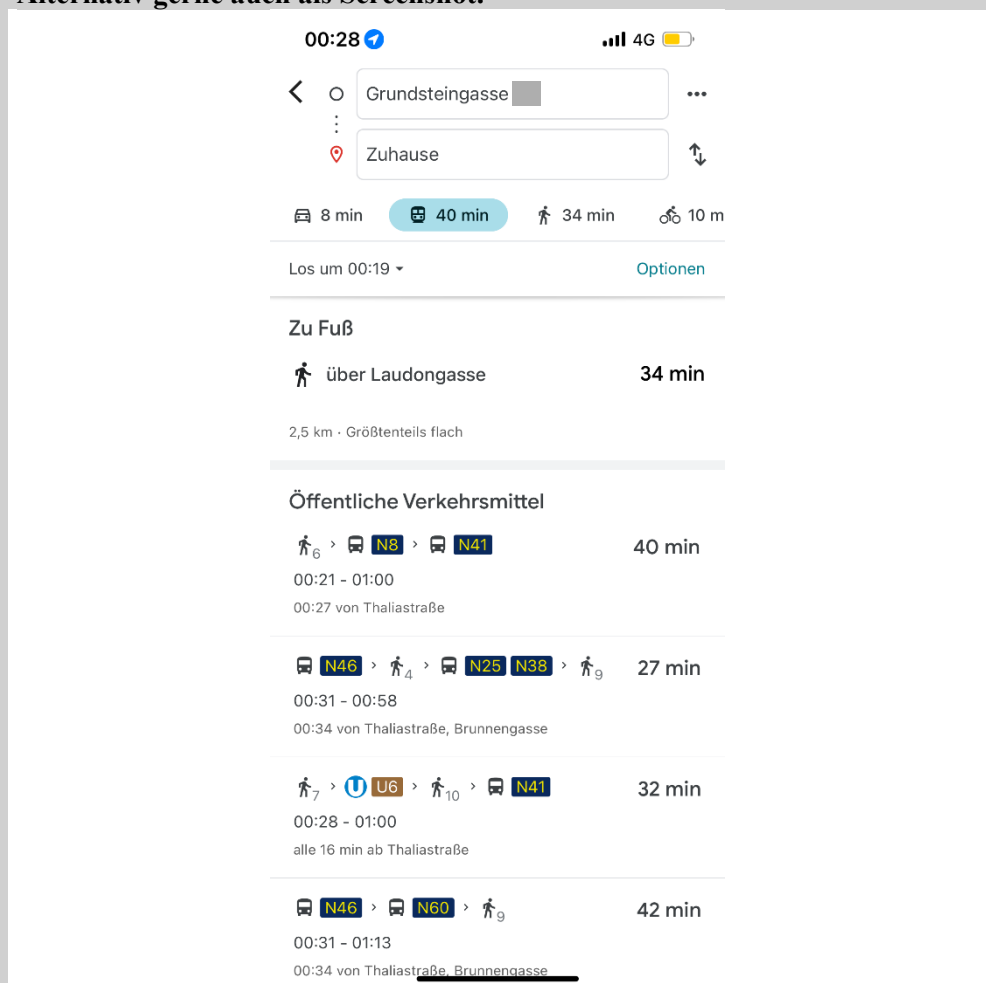
00:58 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

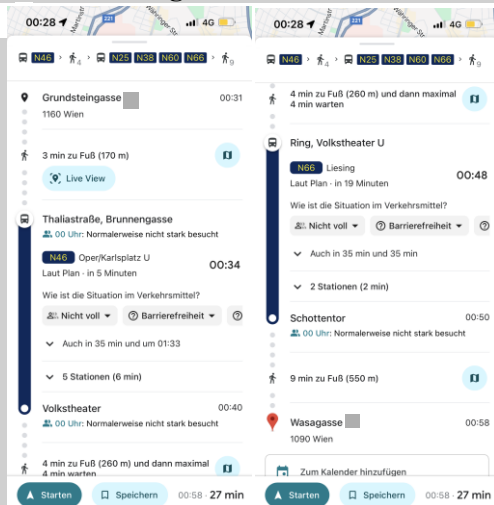
Heimfahrt von der Wohnung einer Freundin nahe Brunnenmarkt

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 



Ich von meiner Freundin zu Fuß zum N46 gegangen (etwa 2min). Mit diesem hätte ich zur Station Volkstheater fahren müssen, habe mich allerdings von meinem Handy ablenken lassen & bin versehentlich eine Station weiter gefahren (Museumsquartier). Zum Glück hatte ich 8 Minuten Umstiegszeit bis der N66 beim Ring/Volkstheater kommen sollte & konnte ihn schnellen Schrittes noch gerade so erwischen. Mit ihm bin ich zum Schottentor gefahren & dann das letzte Stück zu Fuß nachhause gegangen (etwa 10min).

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Trotz der etwas längeren Wartezeit auf den Bus habe ich die Route mit dem N46 gewählt, da diese über 10 Minuten schneller war als mit dem N8, welcher früher gekommen wäre. Zu Fuß gehen war mir zu lang & zu kalt. Da ich noch in der Wohnung meiner Freundin geschaut habe konnte ich noch ein paar Minuten länger bei ihr bleiben um nicht in der Kälte auf den Bus warten zu müssen. Ich habe Google Maps gewählt, da ich es mir über Jahre angewöhnt habe und inzwischen automatisch wähle. Ich habe die Routenfunktion genutzt.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

In diesem Fall war die Routenplanung mit Google Maps sehr zuverlässig. Es wurden verschiedene Optionen angezeigt & ich konnte die für mich angenehmste auswählen.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Ich war alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Im einen Bus (N66 glaube ich) saßen ein paar Obdachlose, welche den Geruch im Bus etwas beeinträchtigt haben. Ansonsten war es eine ruhige heimfahrt ohne besondere Vorkommnisse (außer dass ich selbstverschuldet fast meinen Anschlussbus verpasst hätte).

Sonstige Notizen

T4 TAG3

Datum der Strecke:

24.06.2025

Wann bist du losgegangen?

22:40 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

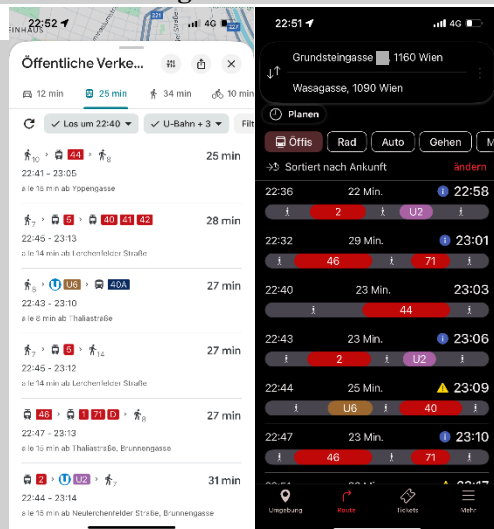
23:05 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg vom Treffen mit einer Freundin bei ihr zuhause

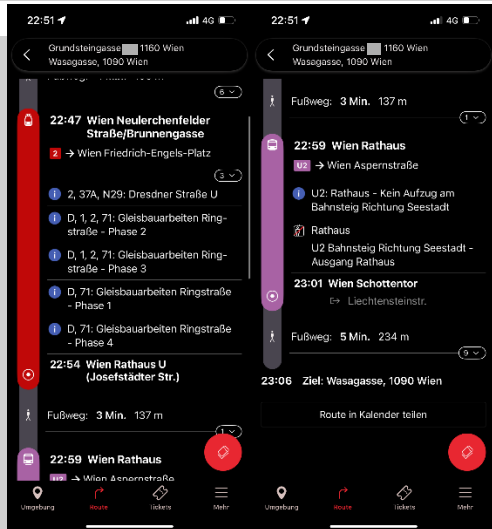
Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Habe auf Maps geschaut, allerdings wurde mir da die angenehmste Verbindung mit 2er und U2 (schnell, teils u-bahn, wenig umsteigen, wenig Fußweg) nicht angezeigt (fahre das öfters) & deshalb bin ich dann zu Wien Mobil gegangen.

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 



Zuerst etwa 4min von der Haustür zur 2er Station Brunnengasse über den Brunnenmarkt. Dann mit dem 2er zu Rathaus. Dieser ist früher gekommen als auf Wien Mobil stand. Dann mit der U2 zu Schottentor. Dann nochmal etwa 5min zu Fuß.

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Ich mag diese Route da sie wenig Fußweg hat (hab eine schwere Tasche dabei gehabt) und einen Teil U-bahn beinhaltet (meist schneller als andere öffis). Ich habe zuerst Google Maps benutzt, dieses zeigte mir allerdings nur umständliche Wege mit langen Fußwegen und langen Straßenbahnfahrten an. Daher bin ich auf Wien Mobil gewechselt, da ich mir eine zweite Meinung einholen wollte & eigentlich auch weiß dass ich immer 2er & U2 fahre und es komisch fand, dass maps mir das nicht vorschlägt. Ich wollte nachschauen, ob es eh nicht daran liegt, dass der 2er erst in 20 Minuten oder so kommt. Ich habe in beiden Fällen die Routenfunktion genutzt.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Wie oben beschrieben fand ich dass Maps mir nur unnötig komplizierte Wege gezeigt hat. Allerdings kam der 2er auch früher, als es auf Wien Mobil stand. War für mich allerdings eh angenehm.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Ich war alleine

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Es ist nichts besonderes passiert. Obwohl der Brunnenmarkt von manchen Menschen einen schlechten Ruf hat nachts, ist mir dort noch nie etwas unangenehmes passiert, obwohl ich öfter abends von dort heimgehe.

Sonstige Notizen

T5 TAG1

Datum der Strecke:

01.11.2024

Wann bist du losgegangen?

03:20

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

um 4 in der Früh (Planungsmäßig 3:52, aber ich habe es vergessen zu schauen, ob wir genau angekommen sind)

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

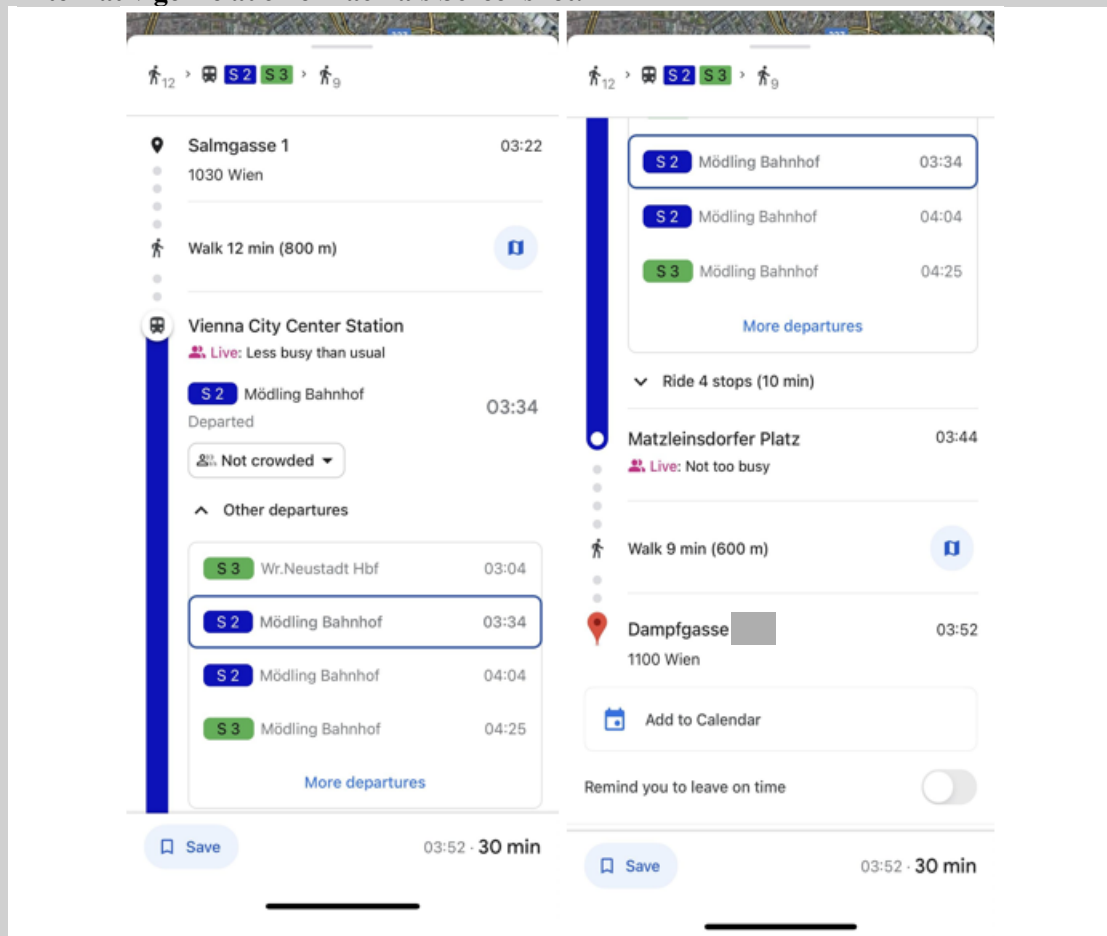
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimweg vom Halloween-Party

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt haben. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Nach Mitternacht sind die öffentlichen Verkehrsmittel sehr beschränkt, aber die Sbahn Fahrzeiten kann man vertrauen. Außerdem hätten wir wahrscheinlich sowieso eine Route ausgesucht, wo man von der Landstraße losfahren kann, da eine andere Freundin auch von da nach Hause gefahren ist.

Google Maps wurde aus Gewohnheit ausgesucht. Es wurden keine zusätzliche Features benutzt, ausser, dass Google Maps die Heimadresse merkt und daher man sie nicht getrennt eingeben muss. Ausserdem Habe ich noch auf die Feature geklickt wo man die unterschiedliche Zeitintervalle für diese Route sehen kann (wann kommt der nächste Zug).

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Auf dem Weg nach Hause war die App verlässlich und es wurde auch der kürzeste Weg angezeigt.

Bei der Hinfahrt (genau der gleiche Weg) wurde hingegen eine Störung nicht angezeigt. Wir waren schon bei der Sbahn haltestelle, als wir bemerkt haben, dass diese wegen einer Rettungseinsatz nicht fährt. Daher mussten wir komplett anders fahren. Da Google Maps sich nur auf den kürzesten Weg fokussiert wurde uns die alternative Route, die wir genommen haben gar nicht angezeigt.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Bis zur Landstrasse bin ich mit einer Freundin und meiner Mitbewohnerin gegangen. Ab Landstrasse waren wir nur mehr mit meiner Mitbewohnerin zu zweit.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu Ihrem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Der Hinweg war spannender, aber war noch vor der zeitlicher Anfang für Abendrouten

Sonstige Notizen

Die Screenshots habe ich später gemacht, aber die waren die Routen die uns angezeigt wurden. Wir haben die Route an beiden unseren Handys angeschaut, aber außer die Zeit, wo wir anfangen müssen, uns von den Leuten zu verabschieden, nicht auf die Zeit geachtet, da wir den Weg nach Hause schon kannten.

T5 TAG2

Datum der Strecke:

08.11.2024

Wann bist du losgegangen?

22:22 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

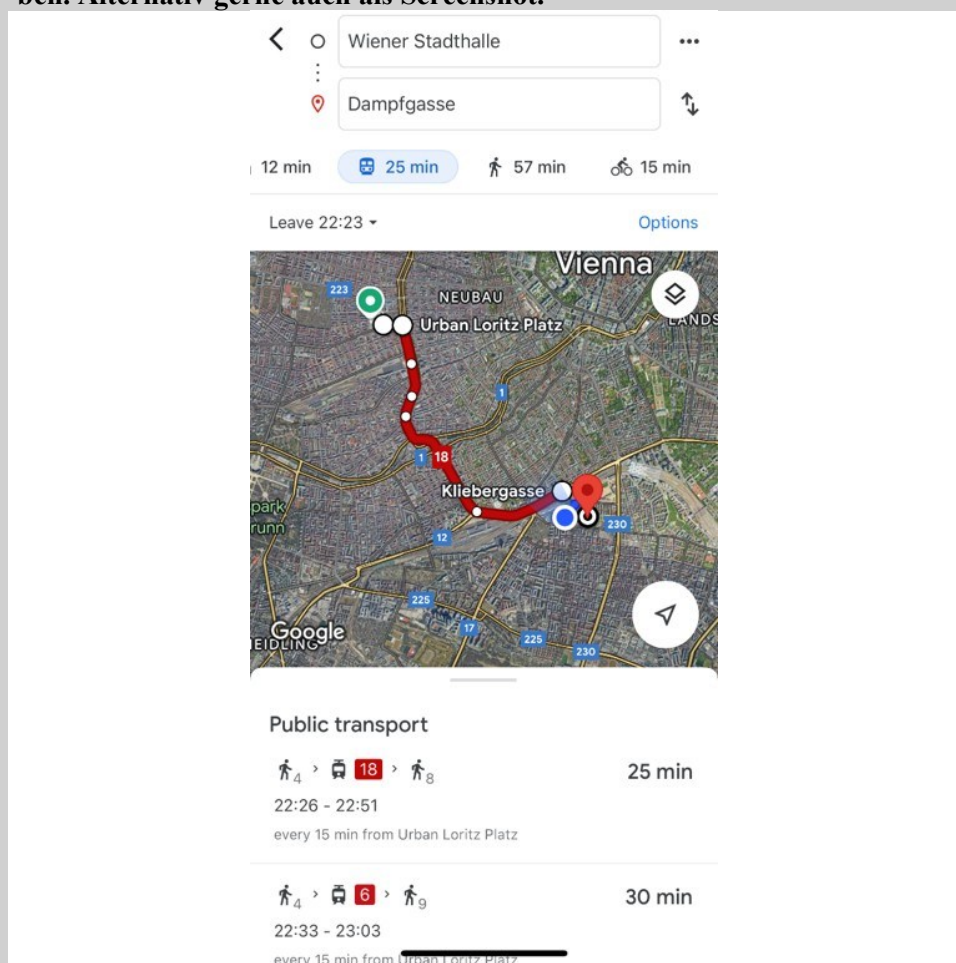
23:47 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

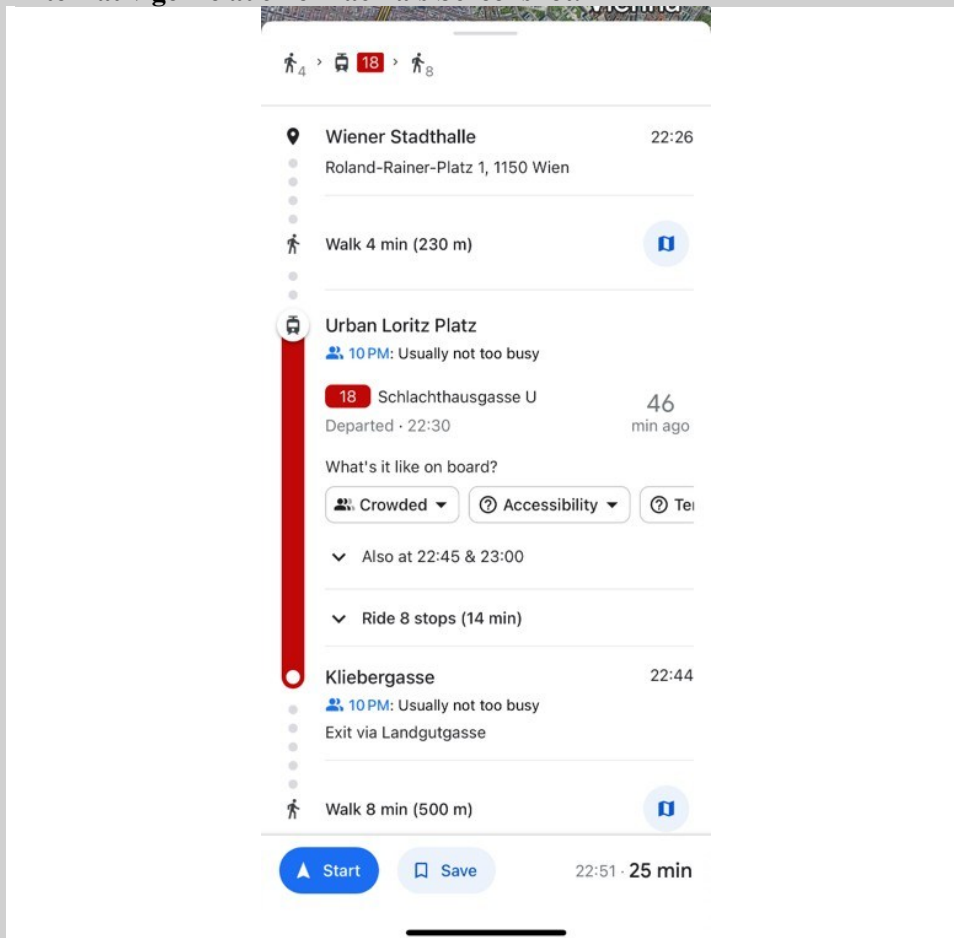
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Heimfahrt nach Konzert mit meiner Schwester und meinem Papa

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt haben. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel. Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Ich habe den Weg nach Hause bereits gekannt, aber um meine Schwester zu zeigen, wie wir heimkommen können und um zu kontrollieren, wie lange wir brauchen, um nach Hause zu kommen, habe ich diese Route genommen. Ich habe die 18 genommen, weil diese vor der 6 gekommen ist. Generell brauche ich mit beiden Strassenbahnen gleich lang nach Hause, allerdings muss ich bei unterschiedlichen Stationen aussteigen.

Ich habe keine zusätzlichen Features genutzt, wollte nur wissen, wie lange wir nach Hause brauchen.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Die Strassenbahn hat ein bisschen länger gebraucht, als uhrsprünglich angegeben. Allerdings glaube ich nicht, dass das durch die unzuverlässlichkeit der App ist, sondern das viel mehr mit der Verkehr in der Stadt zu tun hat.

Die App war ok. Und es wurden beide gewöhnliche Routen angezeigt.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Papa und Schwester (12 Jahre)

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu Ihrem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Weil viele an diesem Konzert waren, waren die Strassenbahnen besonders voll. Ansonsten wäre mir nichts aufgefallen. Allerdings war ich am Weg nach Hause auch abgelenkt.

Sonstige Notizen

T5 TAG3

Datum der Strecke:

07.12.2024

Wann bist du losgegangen?

00:12 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

geschätzter Anunft 00:30, ich glaube ziemlich pünktlich, aber wir haben nicht genau geschaut. Mir war am Anfang es nur wichtig, dass ich weiß, ungefähr wie lange wir brauchen werden.

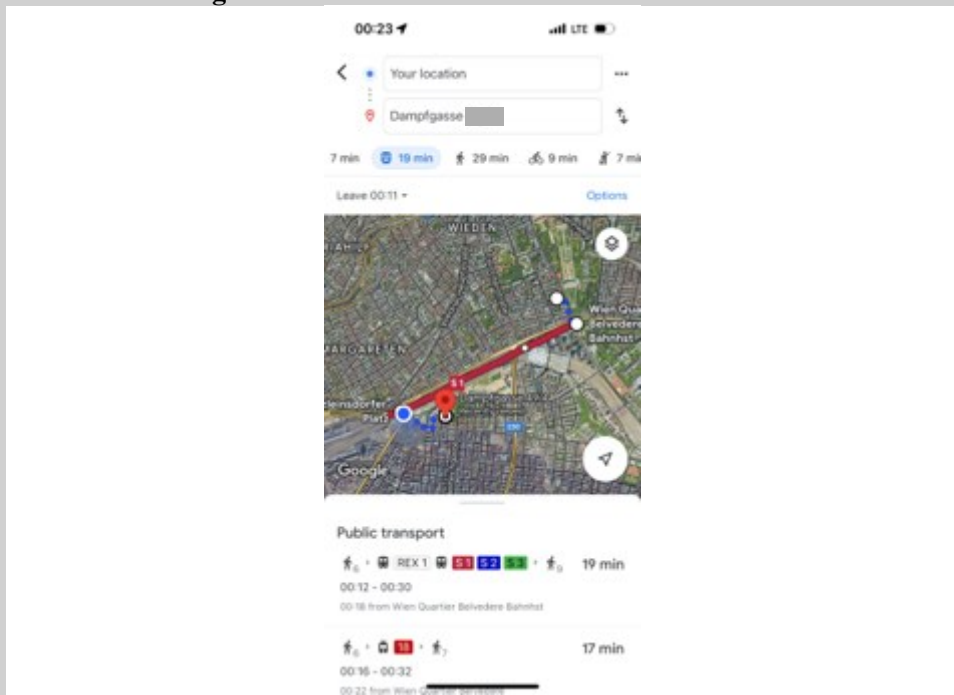
Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

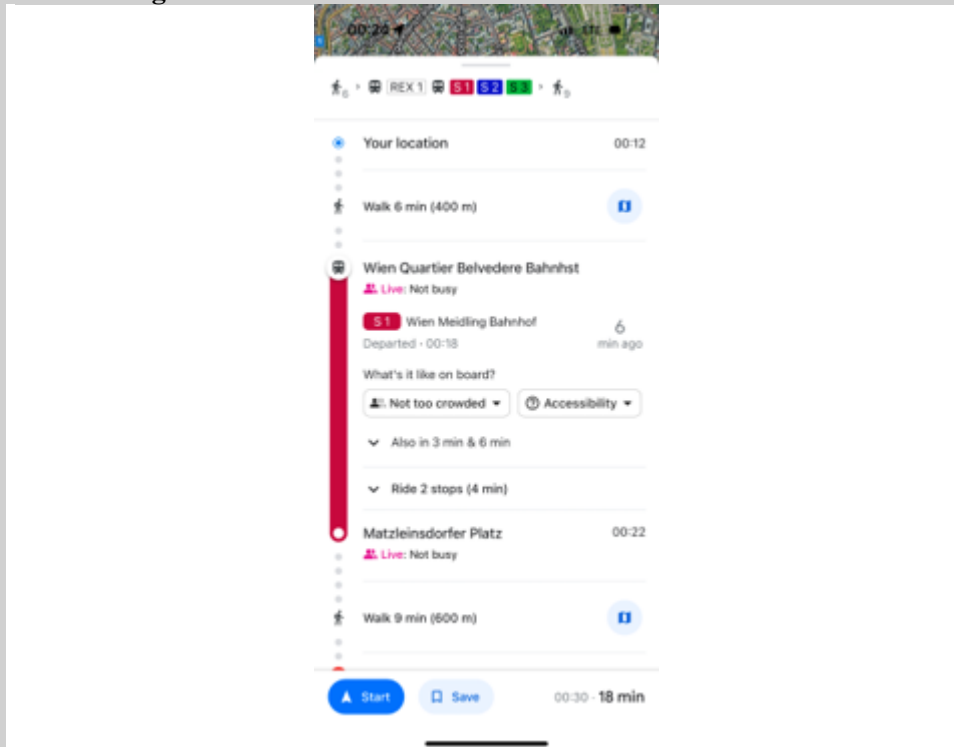
Am Weg nach Hause von einem Freund. Wir sind mit Freunden ausgegangen und ich bin um ca. halb 1 mit einer Freundin, die bei mir geschlafen hat nach Hause gegangen. Da es sehr kalt war an dem Tag, habe ich nachgeschaut, wenn die nächste S-Bahn fährt, damit wir nicht lange am Bahnsteig warten müssen.

Ziel: Dampfgasse, 1100 Wien

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt haben. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel. Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Ich wollte nur nachschauen, wann der nächste Sbahn kommt. Ich habe es bereits gewusst, welche Route ich nehmen möchte, daher habe ich den Auswahl an Fahrt-Möglichkeiten, überhaupt nicht nachgeschaut. Ich war nur daran interessiert, wann wir losgehen sollen, um den nächsten Zug zu erreichen, und ungefähr wann wir zu Hause ankommen werden.

Ich habe keine weitere Funktionen verwendet.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Zuverlässigkeit hat gepasst, wir haben kaum am Bahnsteig warten müssen. Ob, das die Beste Route war, die angezeigt wurde, weiß ich nicht, denn ich habe genau gewusst, dass ich so heimfahren möchte.

Da ich keine weitere Funktionen, außer die gewöhnlichen die ich benutze, benutzt habe, kann ich sie jetzt nicht objektiv bewerten. Ich bin zufrieden mit Google Maps.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Mit einer Freundin aus Graz.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu Ihrem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Es war sehr kalt und wir wollten schnell heim. Wenn das Wetter schön ist, spaziere ich normalerweise diesen Weg nach Hause.

Sonstige Notizen

Diese Studie zeigte mir, dass ich mein Google Maps App, doch weniger benutzte als ich dachte. Besonders Abends bin ich anscheinend nur in Gegenden unterwegs, woher ich genau weiß, wie ich heimkommen kann. Ich benutze die Apps nur um nachzuschauen, wann die nächsten Öffis fahren.

T6 TAG1

Datum der Strecke:

07.11.2024

Wann bist du losgegangen?

20:02

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

20:17

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Rückweg von der Arbeit

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Karten von Handy

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel. Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Weil der besser ist als Google Karten oder ÖBB

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Zuverlässigkeit ist gegeben

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs waren, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Allein

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Keine

Sonstige Notizen

T6 TAG2

Datum der Strecke:

15.11.2024

Wann bist du losgegangen?

02:09

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

02:21

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

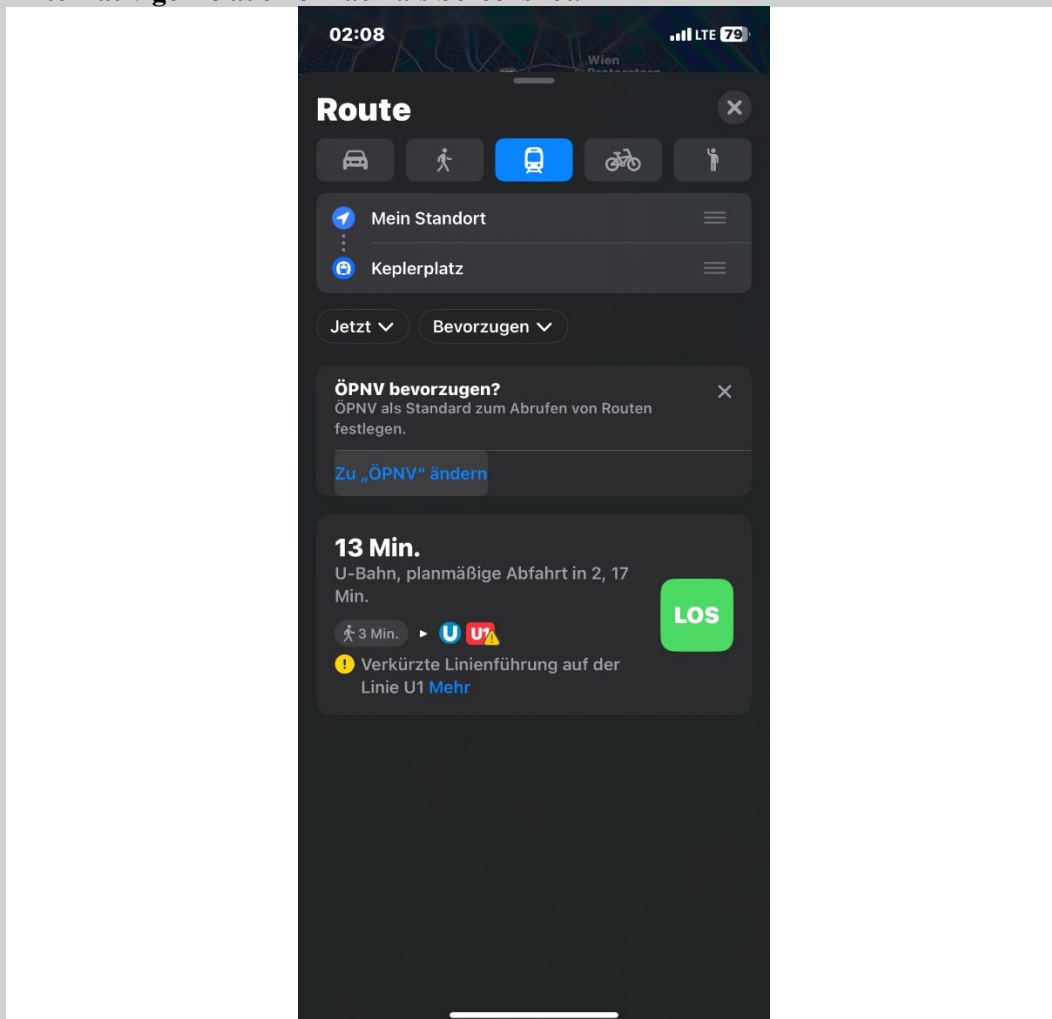
Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Arbeit

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Karten App

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Weil pünktlicher ist

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Zuverlässigkeit ist gegeben

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs waren, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Nein

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Keine

Sonstige Notizen

T6 TAG3

Datum der Strecke:

01.12.2024

Wann bist du losgegangen?

23:50

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

00:08

**Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel
deines Weges?**

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar
Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

Rückweg von der Arbeit

**Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools
(z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt ha-
ben. Alternativ gerne auch als Screenshot.**

Karten App

Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel. Alternativ gerne auch einfach als Screenshot.

1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Weil schnellerer Weg

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Zuverlässigkeit ist gegeben

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs waren, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Allein

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Keine

Sonstige Notizen

T7 TAG1

Datum der Strecke:

20.11.2024

Wann bist du losgegangen?

20:15 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

20:50 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmann-park, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

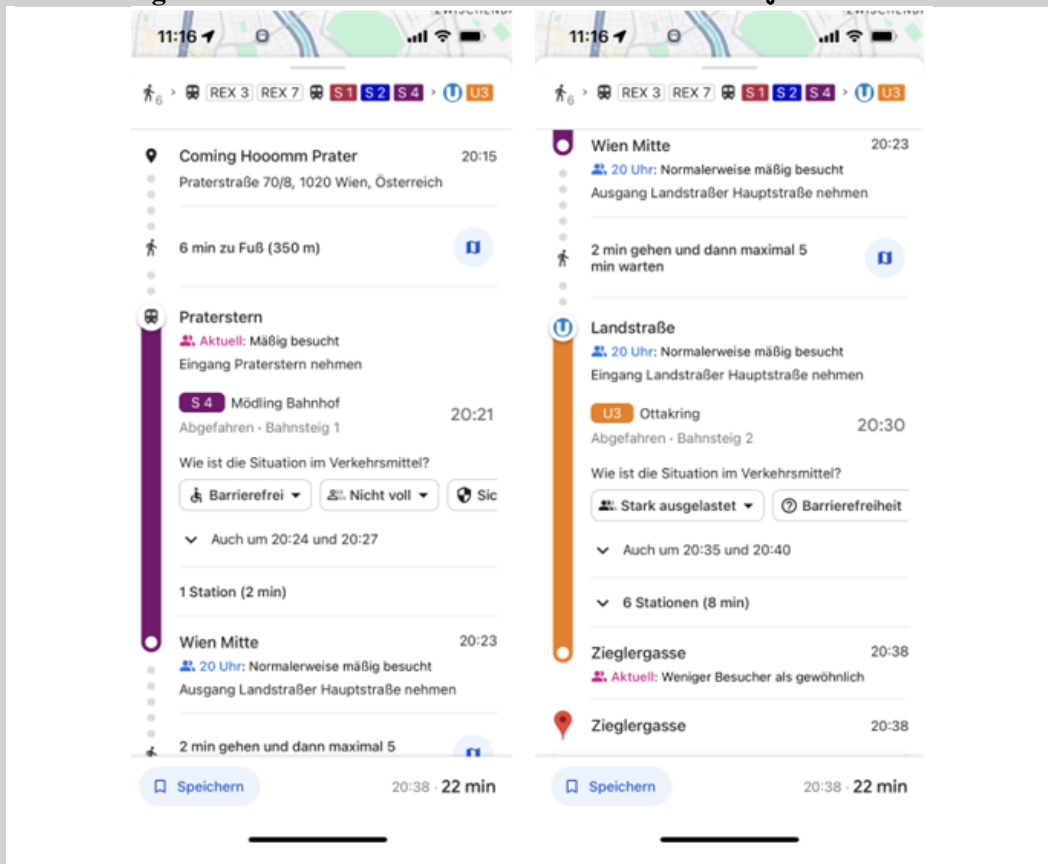
Nach dem Yoga zu meinem Freund fahren

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.

The screenshots show the following information:

- Left Screenshot:** A map view showing a route from "Coming Hooomm Prater" to "Zieglergasse". It displays various transport modes (walking, bus, train, bicycle) and their estimated times. The selected route is highlighted in red.
- Second Screenshot:** A map view showing a route from "Coming Hooomm Prater" to "Praterstern". It displays the route in orange and includes a list of stops: "Coming Hooomm Prater", "Praterstraße 70/8, 1020 Wien, Österreich", "6 min zu Fuß (350 m)", "Praterstern", "Aktuell: Mäßig besucht", "Eingang Praterstern nehmen", "S 4 - Mödling Bahnhof", "Abgefahren - Bahnsteig 1", and "Wie ist die Situation im Verkehrsmittel?".
- Third Screenshot:** A text view showing a route from "Praterstern, Wien" to "Wien Schwedenplatz". It includes a list of stops: "Praterstern, Wien", "Wien Mitte", "Landstrass", "Dannebergplatz", "Wien Schwedenplatz", and "Wien Mitte". It also includes a list of transport modes: "U1", "U2", "S1", "S2", "S3", "S4", "S5", "S6", "S7", "S8", "S9", "S10", "S11", "S12", "S13", "S14", "S15", "S16", "S17", "S18", "S19", "S20", "S21", "S22", "S23", "S24", "S25", "S26", "S27", "S28", "S29", "S30", "S31", "S32", "S33", "S34", "S35", "S36", "S37", "S38", "S39", "S40", "S41", "S42", "S43", "S44", "S45", "S46", "S47", "S48", "S49", "S50", "S51", "S52", "S53", "S54", "S55", "S56", "S57", "S58", "S59", "S60", "S61", "S62", "S63", "S64", "S65", "S66", "S67", "S68", "S69", "S70", "S71", "S72", "S73", "S74", "S75", "S76", "S77", "S78", "S79", "S80", "S81", "S82", "S83", "S84", "S85", "S86", "S87", "S88", "S89", "S90", "S91", "S92", "S93", "S94", "S95", "S96", "S97", "S98", "S99", "S100".
- Right Screenshot:** A text view showing a route from "Praterstern, Wien" to "Wien Schwedenplatz". It includes a list of stops: "Praterstern, Wien", "Wien Mitte", "Landstrass", "Dannebergplatz", "Wien Schwedenplatz", and "Wien Mitte". It also includes a list of transport modes: "U1", "U2", "S1", "S2", "S3", "S4", "S5", "S6", "S7", "S8", "S9", "S10", "S11", "S12", "S13", "S14", "S15", "S16", "S17", "S18", "S19", "S20", "S21", "S22", "S23", "S24", "S25", "S26", "S27", "S28", "S29", "S30", "S31", "S32", "S33", "S34", "S35", "S36", "S37", "S38", "S39", "S40", "S41", "S42", "S43", "S44", "S45", "S46", "S47", "S48", "S49", "S50", "S51", "S52", "S53", "S54", "S55", "S56", "S57", "S58", "S59", "S60", "S61", "S62", "S63", "S64", "S65", "S66", "S67", "S68", "S69", "S70", "S71", "S72", "S73", "S74", "S75", "S76", "S77", "S78", "S79", "S80", "S81", "S82", "S83", "S84", "S85", "S86", "S87", "S88", "S89", "S90", "S91", "S92", "S93", "S94", "S95", "S96", "S97", "S98", "S99", "S100".

**Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.
Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten**



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Ich habe Google Maps für die Routenplanung genutzt, aber zuvor geschaut, ob die U1 wieder fährt, da dort am Vortag ein Brand in der U-Bahn Station war und sie gesperrt war. Google Maps zeigt solche Vorfälle nicht immer an. Durch Wien Mobil und das Warndreieck bei der U1 wusste ich dann, dass sie nicht fährt und ich die Route bei Google Maps mit der S Bahn auswähle

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Wien Mobil zeigt mir zuverlässig aktuelle Störungen an. Google Maps half mir bei dem auswählen einer alternativen Route

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Allein

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

U1 ist ausgefallen. Deshalb S Bahn genutzt

Sonstige Notizen

T7 TAG2

Datum der Strecke:

26.11.2024

Wann bist du losgegangen?

22:20 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

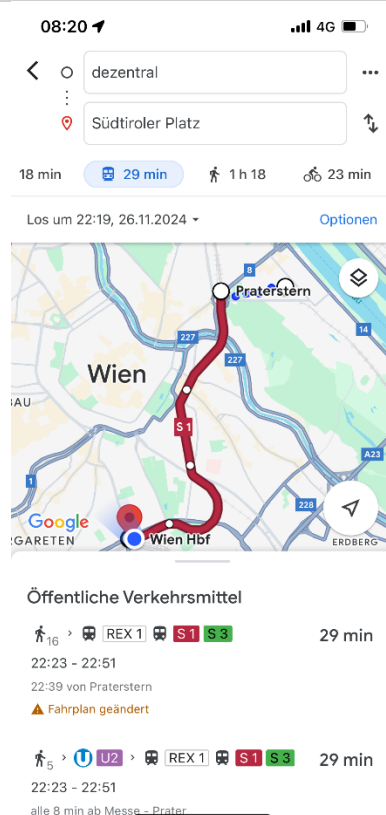
22:50 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

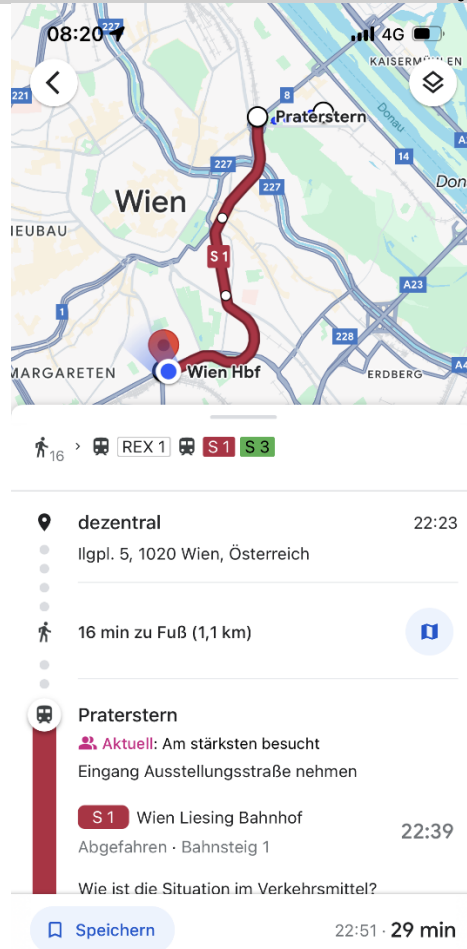
Von Treffen mit Freunden nachhause gefahren

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Ich hab mich für Google Maps entschieden, da ich dort den Fußweg zur Station genau angezeigt bekomme und mich in der Gegend nicht allzu gut auskannte. Die U1 fährt zurzeit nicht wie gewohnt, weshalb ich die s-Bahn nehmen musste

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Ja nach einigen Tagen hat auch google maps angezeigt, dass die u1 nicht fährt und ich musste nicht zusätzlich auf wienmobil schauen. Jedoch wurde nicht richtig angezeigt, welche s bahnen alle zum Bahnhof fahren, da dass auf Grund der Betriebsstörung der u1 mehr sind als sonst. Das hab ich dann vor Ort an der Anzeigentafel nachgeschaut.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Ich war mit einer Freundin und meinem Freund zum Teil unterwegs. Am Praterstern haben sich die Wege getrennt.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Betriebsstörung U1 war bekannt, deshalb S Bahnen genommen.

Sonstige Notizen

T7 TAG3

Datum der Strecke:

02.12.2024

Wann bist du losgegangen?

19:40 Uhr

Um welche Uhrzeit bist du dort angekommen?

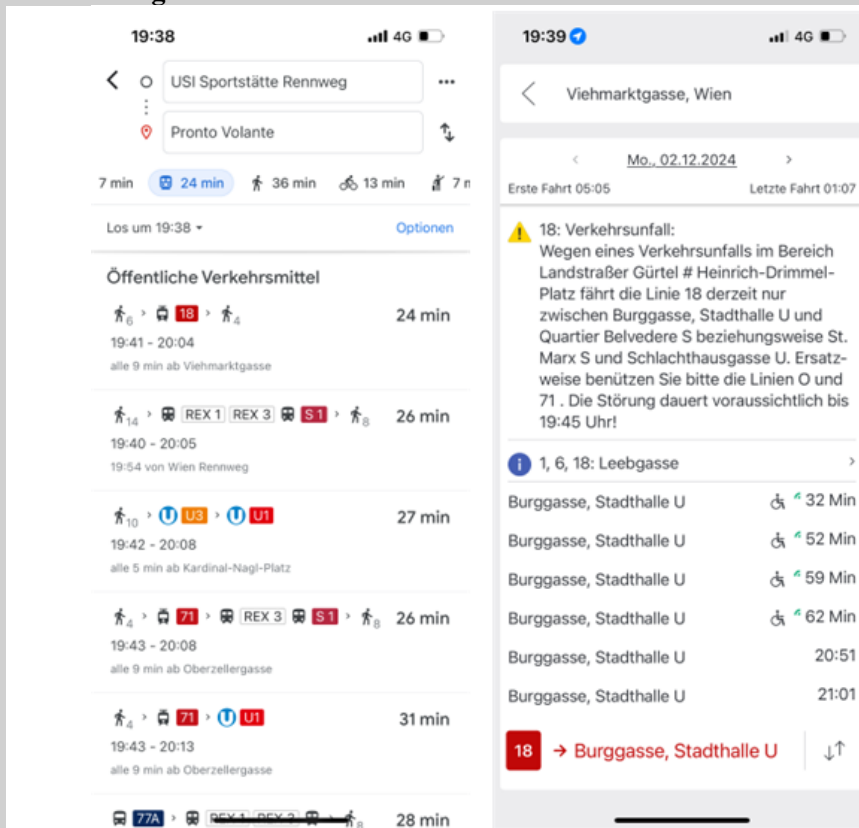
20:10 Uhr

Welchen Zweck hatte der Weg? Was hast du gemacht? Was war das Ziel deines Weges?

Beispiel: Treffen mit Freunden, Cocktailtrinken am Donaukanal, Strandbar Herrman, Herrmannpark, Obere Weißgerberstraße, 1030 Wien

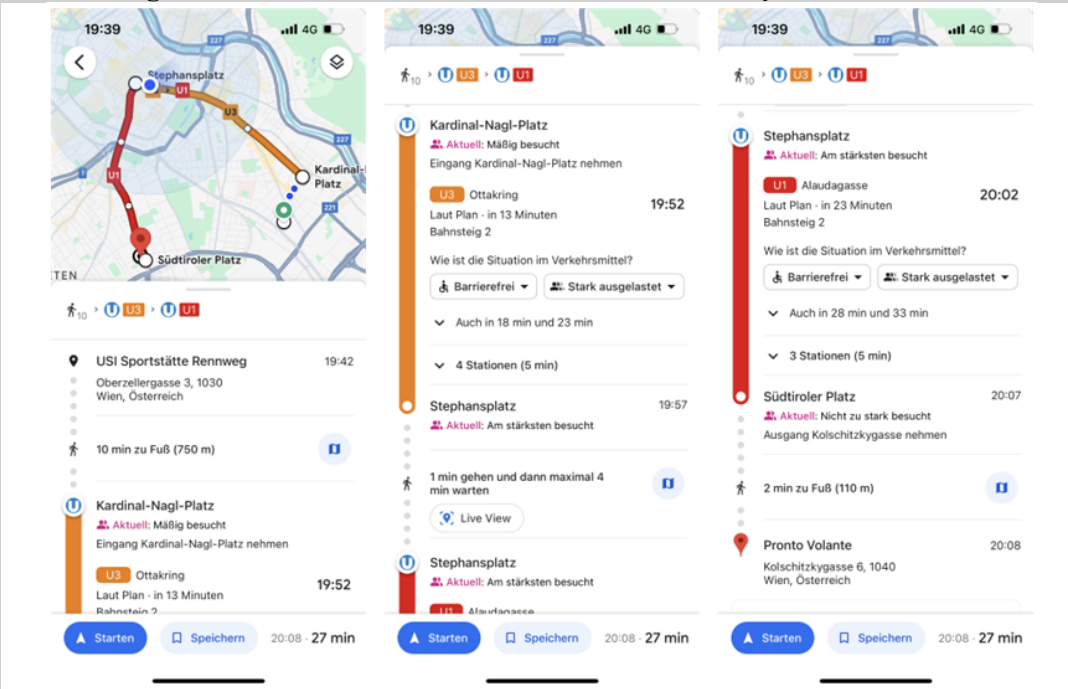
Nachhauseweg nach dem Sport

Wie hast du diese Strecke geplant? Bitte gebe an, welche Hilfsmittel/Tools (z.B. Apps, Schilder in Stationen, etc.) du zur Routenplanung genutzt hast. Alternativ gerne auch als Screenshot.



Bitte protokolliere deinen Weg schriftlich, d.h. etwaige Fußwege, Einstiege und Umstiege in den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ziel.

Alternativ gerne auch einfach als Screenshot - siehe unten 



1. Bitte gebe an, warum du dich für die jeweilige App und Route entschieden hast.

2. Welche Features/Services der App hast du genutzt? (z.B. Info-Seite über Störungen/Ausfälle, Radiusanzeige, Standortteilen, Street View, etc.)

Bei der Anzeige an der Haltestelle der 18 stand, dass sie erst in 32 min kommt. Dann habe ich Wienmobil geöffnet, um zu schauen, um welche Störung es sich handelt. Dann habe ich eine neue Route gewählt bei Google Maps.

Bitte beurteile die Zuverlässigkeit der Routenplanung mit der genutzten App! Wie bewertest du die Funktionen/Services der App? Wurde deiner Meinung nach die für dich beste Route angezeigt? Gab es Filtermöglichkeiten, etc.

Google Maps hat die Störung der 18 nicht angezeigt, aber Wien Mobil. Mit Google Maps hatte ich aber eine Auswahl an Routen.

**Bist du mit jemandem unterwegs gewesen?
(Bitte gebe an, mit wem du auf dem Weg unterwegs warst, also z.B. mit den Kindern, mit einer Freundin - oder allein)**

Ich war mit einer Freundin in der U3 bis Landstrasse unterwegs. Dann ist sie ausgestiegen.

Gab es besondere Vorkommnisse oder bemerkenswerte Ereignisse an diesem Tag? Hast du besondere Anmerkungen zu deinem Weg? Wie bist du damit umgegangen?

Wenn es keine Vorkommnisse gab, einfach "keine" angeben.

Störung 18, Auswahl alternativer Route Google Maps.

Sonstige Notizen

Transkripte

Mobility Walks

MW/T1:

1	I: Okay, dann können wir starten. Also unsere Adresse ist Herrmann Park. Wie würdest du jetzt vorgehen?
2	T1: Ich schau mal auf dem Handy bei der App Karten, wo die ungefähr ist. Und dann schaue ich, ob ich von alleine weiß, wie ich hinkomme oder ob ich
3	doch die Wiener Linien App brauche, damit ich weiß, wie ich am besten hinkomme.
4	(gibt die Adresse in die Karten App ein) 2,6 km entfernt. Das ist (...) Erkenne ich was? (orientiert sich an der Karte) Ja, also die Urania kenne ich. Das heißt, das ist in
5	der Nähe von der Strandbar Hermann. Der Hermann Park. Theoretisch würde ich mit der U2 hinfahren.
6	T1: Ähm, bis (...) (lacht) bis Nestroyplatz und dann runter spazieren oder ansonsten würde ich mir jetzt anschauen in der Wiener Linien App, wie ich
7	am besten hinkomme, aber es ist Schwedenplatz, das heißt die U1 ist dort, die würde dort hinfahren, die U2 und die U1 kreuzen sich eigentlich erst
8	beim Praterstein.
9	T1: Ich weiß, die treffen sich beim Praterstein, also man müsste im Praterstein umsteigen und im Praterstein dann quasi die letzte Station von
10	Nestroyplatz mit der U1 fahren. Aber ich schaue noch mal rein, vielleicht gibt's auch eine Bim. (öffnet die Wien Mobil App und seufzt) Es hat ein
11	neues Update drinnen. Ich hasse das. (seufzt)
12	(wir warten bis das Update fertig installiert ist)
13	T1: So. Ich muss jetzt erst mal schauen, wo ich gerade bin.
14	I: Ach so, also du nimmst nicht den aktuellen Standort?
15	T1: Na, meistens nicht.
16	I: Okay.
17	T1: Meistens habe ich den nicht eingeschalten.
18	(...)
19	T1: Ernst-Happel-Stadion. Zielort eingeben, das ist "Hermannpark". (gibt die Adresse in der Wien Mobil App ein) Also, der sagt mit dem Bus 77A fahren und dann mit der Bim. Um 23:28 Uhr. Ist halt nur die Frage, wo der wegfährt, Wien Rennweg, keine Ahnung, wo das ist. (geht die Route durch)
20	I: Was sagst du zu diesen Routenvorschlägen?
21	T1: Kenn ich nicht. Bus fahren jetzt um der Zeit, keine Ahnung, wo die Busstation ist, wenn ich ehrlich bin. (...) Also kenne ich persönlich nicht.
22	Ich würde jetzt quasi um die Uhrzeit, jetzt haben wir 23:30 Uhr. Auch nicht unbedingt irgendwann mit dem Bus herumfahren wollen.
23	I: Warum nicht?
24	T1: Es dauert mir jetzt lang und Busfahren in der Nacht ist ein bisschen ungeil.
25	I: Warum?
26	T1: Wenn du allein unterwegs bist als Frau, kann es halt sein, dass Idioten einfach immer irgendwie dabei sind und die Gegend, das ist der dritte
27	Bezirk.
28	I: Wenn du möchtest, können wir auch ein alternative Route anstatt von diesem Park wählen?

29	T1: Nein, alles gut, das passt schon. (schaut nochmal in die App, um die Route zu überprüfen) Also wir müssen in den dritten Bezirk hinfahren. Also
30	von dem her, ja, bevorzuge ich- (...), pfeife ich drauf jetzt auf die Linie, ich fahre mit der U2 zu U1, mit der U1 dorthin vom Nestroyplatz zum
31	Schwedenplatz und von mir aus können wir dort noch gerne hinspazieren, das ist in der Öffentlichkeit.
32	I: Okay, wenn das für dich passt?
33	T1: Ja, da weiß ich, es ist eine große Hauptstraße und da ist viel Verkehr und da ist auch immer viel Polizeipräsenz, also von dem her wäre für mich
34	sozusagen der Weg dorthin okay.
35	I: Okay, passt. Dann machen wir das jetzt.
36	T1: Okay, passt.
37	I: Wunderbar.
38	(gehen los in Richtung U-Bahn)
39	I: Wie fahren wir jetzt?
40	T1: Äh, wir fahren jetzt U2 Richtung Praterstern. Das ist jetzt "Stadion" mit U2 Richtung Praterstern, Praterstern umsteigen in die U1 bis zum
41	Schwedenplatz und dann spazieren wir sozusagen schön gemütlich zum Park. Der ist nicht mehr weit weg von dort.
42	I: Wie ist es jetzt für dich, dass wir da so ein bisschen Stau haben bei der Station? (Stausituation aufgrund von abgeschlossenem Konzert) Wissend,
43	dass die U-Bahn heute nicht ewig fährt?
44	T1: Ist ein bisschen stressig, aber irgendwie geht es immer. Zur Not gibt es eh diese Fahrräder oder diese Scooter. Da kriegst du für, ich glaube, für
45	1,50 € oder so kommst du da schon recht weit. Also das haut schon hin. Irgendwie geht's immer.
46	I: Würdest du dir ein Uber oder Taxi nehmen?
47	T1: Nein, weil es nicht so weit weg ist. Von mir daheim und von dem her passt das eigentlich. Nein, also Taxi würde eigentlich nur dann nehmen, wenn
48	ich viel Gepäck hätte oder ein Uber, und ich dringend irgendwo hin müsste.
49	I: Okay.
50	T1: Jetzt glaube ich fahren die U-Bahnen von der Zeit her eh noch eine Stunde circa, oder eine dreiviertel Stunde. Also es wird schon passen.
51	I: Also denkst du, es geht sich zeitlich gut aus?
52	T1: Ich denke schon. Und sonst hast Pech, was willst du machen.
53	I: Wie spät haben wir es jetzt?
54	T1: Wir haben jetzt 23:34 Uhr. Wäre ich jetzt in irgendeinem Viertel, so wie im 10. Bezirk oder keine Ahnung, irgendwo am A der Welt, natürlich ein
55	Taxi oder Uber wäre sicherlich etwas, was ich in Anspruch nehmen würde, außer ich bin wie gesagt nicht weit weg von zu Hause. Dann würde ich vielleicht sogar auf einen Scooter umsteigen, ja habe ich schon öfter gemacht. Wenn ich irgendwo einen finde. Mit der App sieht man
56	eigentlich eh recht leicht. Wann und wie und wo, also von dem her passt schon.
57	(wir steigen in die U-Bahn ein)
58	(Die Interviewpartnerin drängt sich an einer Menschengruppe vorbei, setzt sich auf einen der 4er Plätze hin und wird von einem fremden Mann
59	angesprochen, der sich nicht von ihr abwendet, bis er sich nach einem Moment von ihr entfernt)
60	I: Wie hast du dich gerade dabei gefühlt, als dich dieser Typ jetzt angequatscht hat?

61	T1: Der ist besoffen gewesen und das ist mir am Arsch gegangen.
62	I: Was hast du gemacht, damit du mit der Situation umgehst und dich wohler fühlst?
63	T1: (sichtlich aufgewühlt) Blöd ins Handy geschaut, damit er eine Ruhe gibt.
64	I: Hat das deiner Meinung nach gut funktioniert?
65	T1: Für mich dann schon, weil ich einfach nicht mehr hingeschaut hab. (ärgert sich)
66	(...)
67	(wir kommen bei der Station Praterstern an und steigen aus)
68	I: Wie gehen wir jetzt vor? Wo gehen wir jetzt hier bei der Station?
69	T1: Wir fahren jetzt die Rolltreppe rauf und gehen nicht die Stiegen hoch.
70	I: Warum bevorzugst du die Rolltreppe?
71	T1: Weil es spät ist und ich alt bin. Also gefühlt 70, aber nicht so alt natürlich. Und ich kein Bock mehr habe. Also wir gehen jetzt schön gemütlich die Rolltreppen rauf und dann gehen wir zur U1 Station und fahren dann dort mit der U1 weiter Richtung
72	Schwedenplatz.
73	I: Jetzt sind wir ja gerade beim Praterstern. Wie ist es eigentlich für dich, du wohnst ja nicht weit entfernt vom Praterstern, wie ist es für dich,
74	dass wir jetzt nachts beim Praterstern umsteigen, wie steht du zu der Station?
75	T1: Ist mir vollkommen egal, ich weiß Polizei ist immer sehr präsent, wenn ich irgendwas sehe, was mir ein unwohles Gefühl geben würde oder wenn ich
76	etwas sehe, wo ich sage, irgendetwas passt mir nicht.
77	I: Was wäre das zum Beispiel?
78	T1: Keine Ahnung, es ist jetzt vielleicht Klischee, wenn jetzt wirklich irgendwelche Typen durch die Gegend stehen in einer Gruppe und mich schon von
79	Haus auch schon ein paar mal anschauen und ich einfach ein ungutes Bauchgefühl hab, dann drehe ich um und bin fort. Also dann gehe ich irgendeine
80	andere Richtung oder ich gehe einfach mal kurz rauf zur Security und frag dort einmal. "Ich traue mich da nicht rübergehen, weil die Typen schauen
81	irgendwie so suspekt aus." Das habe ich schon mal gemacht.
82	T1: Also ich habe das schon mal gemacht, ich habe es schon mal angesprochen, ich traue mich da nicht vorbeigehen. Bei einem Security oben bei der-,
83	ich weiß, dass die meistens oben stehen, dort, wo die Züge wegfahren.
84	I: Okay, kannst du mir näheres zu der Situation erzählen?
85	T1: Naja, ich bin einfach spät abends so wie jetzt einmal nach Hause. Ähm, wollte mit der U2 weiterfahren und bin aber beim Prater selber raus und
86	wollte selber heimfahren.
87	T1: Und es war halt auch schon spät und das war eine der letzten U-Bahnen, die ich erwischte hätte. Und es waren vier oder fünf Typen. Und die haben
88	die ganze Zeit immer schon so komisch von den Handys aufgesehen, haben sich immer schon so besprochen, also hat immer irgendeiner zu mir hingeschaut.
89	Der Praterstern ist ja groß und diese Gänge sind ja auch weit und vor allem beim Eingang (...) also beim Eingangsbereich zum Eingang selber rein war
90	es dann schon komisch.
91	T1: Und draußen ist aber dann so einer mit so einer roten Weste gewesen, wo ich dann gesagt habe, die schauen mich die ganze Zeit komisch an. Traue

92	mich da nicht vorbeigehen und der ist dann mitgegangen quasi. Als die gesehen haben, dass ich mit dem geredet habe, war das dann auch vorbei. Er hat mich
93	jetzt nicht begleitet, aber er hat geschaut, dass ich halt gut ins Gebäude reinkomme. Und von dem her habe ich kein Stress. Also ich weiß, wenn
94	irgendwas sein sollte, schrei. Oder scheiß die zusammen.
95	(wir bleiben in der Station stehen und blicken beide auf die Route)
96	I: Wie müssen wir jetzt weiterfahren?
97	T1: Mit der U1 Richtung Oberlaa, zwei Stationen oder drei sind es.
98	(...)
99	T1: In die U-Bahn steige ich nicht ein, die ist bummvoll. Das heißt, erst mal schauen, ob sie überhaupt zugeht. Oh je. (die volle U-Bahn schließt
100	sich)
101	(wir bleiben in der Station stehen)
102	I: Ja, das ist wahnsinnig voll. Und wir haben es jetzt 0:00 Uhr. Also, wie schaut es bei dir aus zwecks Zeitmanagement? Wie gehst du jetzt gedanklich
103	weiter vor?
104	T1: Halbe Stunde habe ich immer noch Zeit und wie gesagt, ich bin nicht all zu weit weg von zu Hause, sonst ist es der Scooter oder das Fahrrad, das
105	ich mir ausborge von den Wiener Linien.
106	I: Wenn du jetzt eine Route planst, wie zum Beispiel die jetzige, worauf achtest du? Was ist dir eigentlich wichtig beim Routenplanen? Du hast vorhin
107	die Karten angesprochen.
108	T1: Ähm (...) ich schaue wirklich, wo ich bin. Ich schalte dann auch meinen Standort ein und dann schaue ich, was in der Umgebung ist und was ich
109	kenne und ob ich von dort ungefähr weiß, wie nach Hause komme. Dann brauche ich mich nicht allzu groß auf das Handy verlassen, dann weiß ich ungefähr,
110	in welche Richtung ich muss und dann passt es schon. Ähm wenn ich mal nicht sicher bin, dann schaue ich noch einfach in dieser Wiener Linien App und
111	zeige mir die verschiedenen Optionen an. Mich hat es jetzt nur gewundert, dass mir jetzt die Option beispielsweise so wie es rausgesucht habe, nur der
112	Bus gewesen ist und dann sozusagen die Straßenbahn und nicht gleich daneben die große U2 Station. Also die habe ich glaube ich einmal gesehen. Wenn
113	überhaupt ein bisschen.
114	T1: Ich habe mich auch daran erinnert, man könnte auch durch den Praterstern, also durch den Prater selbst gehen und dann ist dort eine Bim-Station äh
115	irgendwo kurz vor dem Praterstern selbst und dann fährt man mit der 1er Bim weiter, da kommt man auch zum Schwedenplatz. Aber in der Nacht durch den
116	Prater gehen muss ich nicht unbedingt, auch wenn viele Leute da sind.
117	I: Also, du bist eher so, dass du sagst: Okay, ich möchte lieber schnell in ein Öffi rein, damit ich ja dann schnell weiterkomme und nicht recht viel
118	nachts dann im öffentlichen Raum jetzt in der Dunkelheit unterwegs bin.
119	T1: Ja, also zumindestens Prater und Praterstern durchgehen muss ich nicht unbedingt. Das meinte ich schon, also nein danke und wie gesagt, es ist
120	auch schon spät, irgendwann bist du müde, du willst nach Hause und das schnellstmöglich.
121	T1: Und ich bin jetzt auch nicht so die Geh-Maus, also ich zahle meine 365€ im Jahr. Ich nutze sie.

122	I: Also du nutzt die Karten App von Apple und du nutzt Wien Mobil. Nutzt du irgendwelche anderen Apps auch?
123	T1: Nein, absolut nicht.
124	I: Google Maps auch nicht?
125	T1: Ich habe Google Maps auch drauf, aber dadurch dass ich ein iPhone hab, ist die Karten-App einfach schneller greifbar. Aber es macht keinen
126	Unterschied, ob jetzt Google Maps oder die Karten App, irgendeine Karten App ist es halt.
127	(wir steigen in die U-Bahn ein)
128	I: Jetzt vielleicht noch mal kurz zusammengefasst, warum hast du dich für die Strecke jetzt entschieden, die wir da fahren?
129	T1: Ja, es ist zwar viel los, aber es geht ja am schnellsten und viele Leute glaube ich auch, dass du vor allem wenn du heimfährst, dich am
130	sichersten fühlst.
131	I: Also viele Leute geben dir eher ein Sicherheitsgefühl als wie wenn du mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fahren müsstest, wo nicht so viele
132	Leute drinnen sind, wie bei einem Nachtbus beispielsweise?
133	T1: Ja, genau. Das auf jeden Fall. Also, wenn es jetzt ein Nachtbus beispielsweise wäre und es wäre meine einzige Option fahre ich natürlich auch
134	damit. Ist schon klar, aber ich muss nicht dauerhaft und nur damit fahren. Also ich schaue schon was für Optionen ich habe.
135	I: Okay, und dann würdest du eher das wählen, wo mehr Leute unterwegs sind, normale Menschen damit fahren, als wenn du ein öffentliches Verkehrsmittel
136	steigst, wo du dann eine der wenigen bist, die drinnen sitzt.
137	T1: Ja, ist auch immer weird. Ist auch ein bisschen komisch.
138	(...)
139	I: Rechnest du eigentlich mit irgendwelchen Komplikationen oder Problemen jetzt nur am Weg nach Hause?
140	T1: Die U-Bahn ist voll, es ist heiß, weil es keine Klimatisierte ist und wir sind im Sommer also die Leute stinken ein bisschen, also was soll ich
141	sagen. (lacht)
142	I: Und bezüglich Zeitmanagement, also dass die U-Bahnen rechtzeitig fahren und zuverlässig sind, dass irgendwas ausfällt?
143	T1: Nein, da stresse ich mich nicht. Also bis 0:30 Uhr stresse ich mich nicht, nach 0:30 Uhr schaue ich dann schon. (drückt Unsicherheit aus, "hm")
144	Dann fange ich an zu schauen, aber bis 0:30 Uhr wenig.
145	I: Wie fühlst du dich jetzt gerade?
146	T1: Okay. Wie gesagt, es ist heiß. Und die Leute stinken ein bisschen.
147	(die U-Bahn kommt in der Station Schwedenplatz an und wir steigen aus)
148	I: Wo müssen wir jetzt hin?
149	T1: Ausgang. Also das Schild da oben sagt uns, der Ausgang ist da links und da gehen wir jetzt erst mal hin und dann schauen wir, wo wir rauskommen.
150	I: Wie hat sich denn jetzt dieser Umstieg für dich angefühlt? Jetzt sind wir beim Schwedenplatz. Hat alles passt, hat alles funktioniert?
151	T1: Die U-Bahn war voll, das heißt, wir haben uns jetzt durchkämpfen müssen durch die Leute, weil die meistens zu deppert sind, dass wenn viele Leute

152	sind, dass sie mit aussteigen und dann wieder mit einsteigen. Sodass die Leute rauskönnen. Das wissen die meisten irgendwie nicht. Das heißt, du musst dich dann halt durchschlängeln und musst halt gegebenenfalls irgendjemand halt einmal kurz angreifen und sagen: Ich muss raus.
153	I: Okay, um nochmal auf die vorherige Situation zurückzukommen. War das jetzt mit dem Mann vorher- (...) ja natürlich war es unangenehm, aber war es
154	jetzt so, dass es dich sehr gestresst hat?
155	T1: Der Mann hat mich nicht gestresst. Also er ist mir auf die Nerven gegangen, aber hat mich nicht gestresst. Wenn er aufdringlich geworden wäre,
156	wäre ich wahrscheinlich aufgestanden und hätte mich irgendwo anders hingestellt oder wäre irgendwo anders gestanden. Also halt weit weg sichtlich, auch während dem Fahren, dass man es mitkriegt. Ich will mit der Person nichts zu tun haben. Aber so ist es gegangen.
157	es war noch erträglich.
158	I: Okay. Wo müssen wir jetzt hin?
159	T1: Wir müssen jetzt in diese Richtung. Da steht ein Schild "Ausgang Schwedenplatz". Da sind die BIM-Stationen drauf. Und da ist das Boot drauf. Also
160	der Twin City Liner. Und deshalb nehmen wir den Ausgang, das heißt, das ist der, der was dann am nächsten zum Donaukanal ist. Und easy! (freut sich)
161	(wir fahren mit der Rolltreppe und kommen oben beim Schwedenplatz an)
162	I: So, okay, wir sind jetzt beim Schwedenplatz. Das ist aber auch immer viel los eigentlich, oder?
163	T1: Ja, das ist eigentlich aber immer recht gemütlich. Die Leute sind ein bisschen chillig da. Ich meine, Idioten hast immer irgendwo und Giftler und
164	und Alkis, aber, meine Güte, machst halt ein bisschen einen Bogen drum herum.
165	I: Aber die machen dir jetzt kein Unbehagen oder irgendwas?
166	T1: Na, das nicht. Also, wenn ich ein schlechtes Bauchgefühl hab und ich hab ein sehr gutes Bauchgefühl, dann habe ich keinen Stress. Dann ist es mir
167	wurscht, dann ist mir es wirklich egal. Aber wenn so wie die Situation gewesen ist, jetzt so wie damals beim Praterstern draußen auch, wo die Leute dich einfach abgafften von oben bis unten und ich war zu der Zeit jetzt wirklich keine Schönheit. (lacht) Dann fragst du dich schon, warum, weshalb, wieso, und wenn du dann ein ungutes
168	Gefühl hast, dann greife ich schon ein, dann bin ich schon vorsichtig.
169	I: Warst du in der Situation eigentlich allein? Also waren da weniger Leute unterwegs, wie das passiert ist?
170	T1: Ja, oder war ich allein? Da war ich am Prater quasi mit Freunden und Familie unterwegs und die Familie haben enem bei ihren Freunden damals
171	geschlafen. Das heißt, ich bin allein heim. Und sie haben aber eine andere Route genommen. Und haben einen Spaziergang durch den Prater selber gemacht.
172	I: Glaubst du, dass das Gefühl für dich anders gewesen wäre, wenn deine Family und deine Friends dann doch noch bei dir dabei gewesen wären?
173	T1: Ja, definitiv. Einer allein ist immer schwierig. Aber wenn du jetzt beispielsweise Leute um dich herum hast, dann ist es immer nicht so schwer.
174	I: Okay. Dann schauen wir mal weiter.
175	(Wir gehen in Richtung Hermannpark)
176	I: Wenn du jetzt generell mal so darüber nachdenkst, der Praterstern, da waren wir jetzt vorher, aber es gibt natürlich für andere Orte in Wien, die
177	jetzt nicht so beliebt sind und halt auch bekannt sind dafür, dass sie nachts nicht so super sind. Ähm, jetzt sind wir da gerade beim Schwedenplatz
178	nachts, wo viele feiern waren und heute aber verschiedene Leute unterwegs sind. In welchen Situationen fühlst du dich eigentlich im öffentlichen Raum
179	in Wien unwohl? Gibt's da irgendwelche Situationen?

180	T1: Unwohl fühle ich mich dann quasi, wenn ich irgendwo bin, wo ich mich nicht auskenne. Das heißt, das ist ja im Prinzip, man sagt ja, Wien ist
181	wie ein Dorf und in gewisser Art und Weise stimmt es ja, weil du bist immer in deinem Grätzl eigentlich unterwegs. Du kennst die Umgebung und dann
182	natürlich kennst die Umgebung von dem Arbeitsplatz und wie du hinkommst und von Uni oder sonstiges noch und von Freunden. Das heißt, das begrenzt sie dann in eine gewisse Art und Weise außer diese typischen Attraktionen. Wenn ich jetzt aber beispielsweise irgendwo
183	hinter der U6 bin, da draußen, habe ich keine Ahnung, also alles Brunnenmarkt rauf und so weiter. Ich weiß zwar, dass es da oben was ist, aber ich war dort noch nie und wenn du mich dort aussetzt: ich bin verloren. Und dann funktioniert bei mir irgendwas nicht, dann werde ich schon innerlich unrund
184	und unruhig und dann scheiße, wo ist die nächste öffentliche Verkehrsstation und wenn es mir ganz zu viel ist, dann bin ich schon so dabei, dass ich
185	sag ich hole mir ein Taxi und dann lasse ich mich auch nach Hause fahren oder irgendwo hinfahren, wo ich mich dann auskenne. Also wenn es mich gar
186	angeht, dann ist es nachts. Tagsüber nicht. Finde ich es nicht so tragisch, aber nachts über ist es vor allem dann immer so ein Punkt, wo ich sag:
187	Also ich war da noch nie, ich kenn mich nicht aus, das mag ich nicht.
188	I: Wenn jetzt die U-Bahn nicht durchfährt und du bist in einer Umgebung, wo du nicht auskennst, würdest du jetzt trotzdem einfach ein Taxi bestellen,
189	weil du sagst okay, ich kenne mich da nicht aus oder würdest du diese unbekannte Route trotzdem bewältigen und sagen okay, ich steig da jetzt in die
190	Öffis ein, obwohl ich mich da gar nicht auskenne?
191	T1: Bei U-Bahnen steige immer ein. Bim immer so eine Frage, ob sie in der Nacht fährt oder nicht. Aber wenn ich sehe, dass sie fährt, steige ich auch
192	ein. Bus ist immer so eine Sache. Steige ich schon auch ein, so ist es nicht. Aber wenn ich jetzt beispielsweise sehe, da ist kein- und ich gehe aber
193	auch, bevor ich so ein ungutes Gefühl hab, du gehst ja auch schon eine Weile und da siehst du nichts und siehst du nur Häuser und Straßen und Autos,
194	aber du siehst kein U-Bahn oder keine sonstige Station und du hörst auch nichts, dass da irgendwas vorbei fährt, ist immer blöd.
195	I: Und wenn du jetzt siehst, okay, ich muss jetzt 15 Minuten auf die U-Bahn warten, wartest du dann auch diese Zeit oder sagst du okay, dann nehme ich
196	mir mal lieber einen Scooter?
197	T1: Kommt drauf an, wo ich bin, wenn jetzt gerade irgendwo beim Westbahnhof bin, überlege ich es mir vielleicht, dass ich mir einen Scooter nehme.
198	I: Warum konkret beim Westbahnhof?
199	T1: Weil du eigentlich gemütlich die Mahü runterfahren kannst und den Burgring zu mir nach Hause und die Strecke ist sicher schön, da ist ein eigener
200	Radweg, da kannst du ur gemütlich fahren mit dem Scooter, das ist kein Problem. Es ist alles chillig. Wenn ich jetzt aber irgendwo bei der Spittelau
201	hinten bin, kenne ich mich wenig aus, dann warte ich schon auf die U-Bahn. Das schon. Dann bin ich mit der U-Bahn sicherer, bis ich wieder irgendwo in
202	der Nähe von mir bin, dass ich sag, okay, habe ich Lust, dass ich da weiter fahr oder (...) und weiter gehe das Stückl oder nehme ich mir einen
203	Scooter oder Rad.
204	I: In welchen Gebieten bist du nachts eigentlich eher weniger gern unterwegs? Also gibt's irgendwelche Orte in Wien, die du eher meidest?
205	T1: Also Favoriten ist jetzt nicht mein Favorit.

206	I: Warum?
207	T1: Na ja, es ist schon ein gefährlicher Bezirk, das ist Ottakring auch.
208	T1: Rudolfsheim-Fünfhaus aka Rudolfscrime ein bisschen. Aber ich finde, es geht noch, es bessert sich. Praterstern (überlegt), jein, habe ich nicht so
209	einen Stress, weil ich weiß, da komme irgendwie durch Seitengassen recht schnell nach Hause, wenn es wäre. Ich bin auch nicht gern über der Donau,
210	warum auch immer, also alles was so über "Transdanubien" ist, kenne ich auch nicht, ist mir fremd und da habe ich immer das Gefühl nach der Donau hört
211	irgendwie die gute Verbindung auf quasi der Wiener Linien. Es ist ein innerliches Gefühl, wahrscheinlich stimmt es eh nicht, aber (...) (überlegt)
212	I: Dass du quasi dann in einer unbekannten Pampa wärst, wo du nicht schnell irgendwo nicht steigen könntest und dann fahren kannst?
213	T1: Ja, weil ich so Angst habe, dass ich dann quasi, dass Busse die eigentlich fahren würden, dann wieder nicht fahren, weil es ist Nacht oder weil
214	keine Ahnung (unv.). Oder Intervalle von einer Stunde haben. Da sagt das Landmädle in mir, da ist mir zu viel "Land" nach Transdanubien oft ein
215	bisschen. Aber ansonsten, ja.
216	I: Okay, und wie stehst du zu diesen typischen Knotenpunkten eben Westbahnhof, Hauptbahnhof, was ja eben auch 10. ist und Praterstein, wobei
217	Praterstein ist eine Ausnahme bei dir, weil du bist da ja öfter unterwegs.
218	T1: Es sind alle irgendwie ein bisschen blöd, wenn du in der Nacht gehst. Am wenigsten mag ich, sage ich ganz ehrlich, das ist der Karlsplatz. Der
219	Karlsplatz ist mir zu groß. Wenn ich wirklich zu einer U-Bahn-Station möchte und du kennst die Ausgänge nicht, läufst du dich dumm und deppert. Und es
220	ist schon ein großer Knotenpunkt, aber keine Ahnung, ist mir am unsympathischsten.
221	I: Weil der Karlsplatz einfach so groß ist?
222	T1: Der ist mir einfach von der Station her zu groß.
223	I: Okay, das heißt, da fühlst du dich nicht so sicher?
224	T1: Nein, weil du gehst unten durch so Ewigkeiten und drei Jahre quasi durch diesen langen Gang. Du hast vorne die U1, die U4 irgendwie. Alles ist auf
225	drei Etagen von den U-Bahnen her, logischerweise. Bis du dann weißt, bis du dort bist. Das letzte Mal war ich wieder dort. Dann habe ich zur U3 müssen,
226	glaube ich. Und dann bin ich ausgestiegen und denke mir, ich bin bei der U3, dann bin ich aber irgendwo bei irgendeinem Ausgang gewesen. (seufzen)
227	Und dann war ich wieder so (seufzt mehrmals) Also du verlierst einfach zu viel Zeit, also wenn du dich dort nicht auskennst, verlierst du zu viel Zeit.
228	I: Also dir ist wichtig, dass du eigentlich schnell vom einen ins andere umhüpfen kannst, der Umstieg schnell passiert und du nicht dann durch 10
229	Minuten durch die ganze Station laufen musst, bis du irgendwo anders ankommst.
230	T1: Ja, weil dann kann ich die eine Station auf zu Fuß gehen auf gut Deutsch, weil (seufzt). Also Karlsplatz ist mir zu groß, Praterstern geht noch von
231	der Größe her, das ist noch in Ordnung, das ist ein bisschen besser aufgeteilt mit der S-Bahn. Ich mag den Hauptbahnhof beispielsweise schon, also im
232	Hauptbahnhof selber, das Gelände draußen nicht. Schottentor finde ich nach wie vor super gelöst. Also mag ich eigentlich gern, da weiß ich wie die
233	Bims fahren und die U-Bahn dann kommt und die neue auch. Ähm, was noch? Westbahnhof habe ich auch nicht so einen Stress, aber ist auch nicht mein

234	Favorite.
235	I: Warum?
236	T1: Beim Westbahnhof haben wir sicher am meisten quasi Leute, die sandeln, die gifteln, die Alkis sind, die einfach ungut werden oder wo einfach
237	random irgendwer durch die Gegend schreit, irgendein Blödsinn schreit oder keine Ahnung durch die Gegend wankt, weil du eh schon weißt, okay, der hat
238	sich jetzt was gespritzt und jetzt ist alles komplett Banane. Du hast dann ein unwohles Gefühl. Ich habe jetzt da nicht so, dass ich sag okay, ich
239	fürchte mich, aber es ist dann ein bisschen blöd, du gehst dann den Umweg und so, das habe ich beim Westbahnhof fast am meisten. Weniger am Karlsplatz,
240	der Karlsplatz ist wie gesagt für mich mehr zu groß.
241	I: Und inwiefern gehst du mit so einer Situation um, wenn jetzt eben was unwohl ist, wir haben jetzt die Situation gehabt mit so einem Betrunknen, du
242	hast ja gesagt, du würdest halt eben woanders hingehen und dich umsetzen, aber generell hast du eigentlich konkrete Strategien entwickelt, wenn jetzt
243	eben irgendein unangenehme Situation ist, also irgendwie nimmst du irgendwas mit oder lässt du dich ablenken oder was machst damit du dieser unwohlen
244	Situation entkommen kannst?
245	T1: Ich nehme und lege meine eine Hand in die Handtasche und bei meinem Schlüsselbund kann schon durchaus sein, vorkommen, so wie halt beispielsweise
246	habe ich es nicht, weil ich wusste, da bin ich mit Mädels die ganze Zeit unterwegs, da wird nichts sein, aber wenn ich allein und fort bin und da
247	allein unterwegs bin, dann habe ich schon mein Kubotan mit.
248	I: Kannst du das bitte näher erklären?
249	T1: Mein Kobotan schaut aus wie so ein Stift, hat aber keine spitze Spitze, sondern ein bisschen abgedämpft und theoretisch, wenn ich dann meine Hand
250	in der Handtasche drinnen hab, das ist es meistens beim Schlüsselbund irgendwie dabei oder irgendwo wo ich in der Handtasche schnell dazu komme, das
251	heißt, wo ich nicht, wo ich nicht viel suchen muss. Ähm greife ich rein und wenn ich wirklich Angst und Bange hätte, dann habe ich das schon mal in
252	der Hand. Das heißt, da bin ich nicht unbewaffnet, dann schaue ich zumindestens, dass ich mich so wehren kann, dass ich davon laufen kann.
253	T1: Oder wenn ich das jetzt nicht dabei hab und ich fühl mich unwohl, dann habe ich immer irgendetwas zumindestens meinen Schlüssel dabei, deswegen
254	habe ich immer so viele Schlüsselanhänger an meinem Schlüssel dran, dass der ein schönes Gewicht hat, dass wenn ich wirklich zuschlagen muss mit dem
255	Schlüssel, also nicht mit meiner mit meiner normalen Hand, sondern mit dem Schlüssel, dass es so schön weh tut. Ähm, dass ich einfach davon komme.
256	Dass ich einfach laufen kann.
257	I: Wie ist es mit dem Handy, also was für Rolle spielt für dich dein Smartphone, wenn du das jetzt mithast?
258	T1: Ja. Also, wenn es zur Situation kommt, wo man jetzt entscheiden muss, es fliegt mir das Handy jetzt weg und ich muss jetzt aber davon rennen, dann liegt
259	das Handy. Dann ist mir das auch wurscht und dann schaue ich, dass ich irgendwie in Sicherheit komme und in irgendein Lokal laufe und sage: "Ich bin
260	gerade überfallen worden und mein Handy ist verloren und ich brauche die Polizei". Ähm, ansonsten habe ich doch jetzt nicht so an Stress. Auf's Handy
261	schaue ich grundsätzlich weniger, ich würde dann wirklich die ganze Konzentration eher fokussiert haben auf das.

262	I: Auf deine Umgebung?
263	T1: Auf die Umgebung, außer ich hab das Gefühl-, das habe ich auch schon mal gemacht, dass ich jemanden angerufen habe, weil ich das Gefühl gehabt
264	habe, ich werde verfolgt. Irgendwie hast du das Gefühl, wenn du einfach gehst ein Stückerl, das hinter dir Leute gehen und der hat halt immer die
265	gleiche sozusagen Geschwindigkeit gehabt wie ich, immer den gleichen Abstand und der ist immer gleich gegangen und irgendwann wirst du halt paranoid
266	auch ein bisschen weil auch Nacht gewesen ist, dann hast du deine Freundin angerufen und hast halt getan, als ob du gleich heim kommst und "ich bin
267	gleich daheim" und wo sie dann gefragt hat, weil ich gesagt, ah nein, ich schick dir meinen Standort blablabla. Witzigerweise die hat nicht beim ersten Mal gleich abgehoben, das heißt ich hab so getan als ob. Aber das hat dann schon passt und sie hat dann
268	gleich abgenommen und habe ich gesagt: "Ja, ich freue mich dich zu sehen, dich zu hören" und habe ich gesagt: "Mir geht es heute eh gerade nicht so
269	gut" und sie hat sie dann aber eh gut auskennt.
270	I: Okay, okay. Und hast du den Standort dann geschickt noch?
271	T1: Ich hab den Standort dann auch noch geschickt von mir, ja. Und es war dann im Endeffekt eh nichts.
272	I: Aber es hat dir geholfen, damit du mit der Situation besser klar kommst?
273	T1: Ja, ja. Das schon auf jeden Fall.
274	T1: Ich weiß, es gibt ja noch dieses eine Handzeichen für Frauen, diese diese Hand, wo du diesen Finger hältst. Dass du sagst, okay, da ist Gefahr
275	quasi, wo du die Hand dann auf und zu machst. Ähm, wenn du dich irgendwie bedroht fühlst oder wenn du irgendwie signalisieren willst, dass du Hilfe
276	brauchst, habe ich bis jetzt noch nicht daran gedacht. Also im Selbstverteidigungskurs damals hat man uns gesagt, eher schauen, dass man schauen kann,
277	dass man so verletzt oder dass man so zuschlägt, dass man laufen kann. Das war so das einzige.
278	I: Okay, du hast vorhin gesagt, du willst eigentlich gar nicht zu sehr dann abgelenkt sein durchs Handy oder durch irgendwas anderes, sondern du
279	willst eigentlich voll fokussiert sein auf deine Umgebung und was da ist. Willst dich nicht ablenken lassen, auch nicht mit Kopfhörer und Musik hören
280	oder so?
281	T1: Nein, gar nicht. Also, wenn ich irgendwo drinnen bin, wo ich es Gefühl hab, es ist ungut, so wie eben damals beim Praterstern, ich hab meine
282	Kopfhörer weggenommen, ich hab mein Handy zwar in der Tasche gehabt, griffbereit, aber ich hab schon mein Kubotan in der Hand gehabt, also in der Hand
283	schon liegen gehabt. Ich hab es nur nicht ausgepackt, aber das hat mir schon Sicherheit geben und wie ich den Sicherheitsmann gesehen habe, habe mir
284	dann gedacht, ah weißt du was, da gehe ich hin und das passt. Und dann schauen wir halt mal was geschieht, weil mehr als Fragen brauchst eh nicht.
285	Wenn der jetzt sagt: "Na wird schon nichts sein, blablabla. Ist nicht seine Aufgabe." Na ja, dann kümmerst dich selber darum, dann ist es eh, ne? Aber
286	ja.
287	I: Wie würdest du denn mit der Situation umgehen, wenn du jetzt das Smartphone gar nicht da hast und du bist du nachts unterwegs?
288	T1: Wäre eine sehr unglückliche Nacht, wenn ich das nicht dabei hätte, weil wer hat es nicht dabei? Ähm, ich würde mir aber nicht stressen, das heißt,

289	ähm, ich würde Schilder schauen gehen. Bedeutet, ähm, ich würde mir überlegen, wo der nächste Punkt sein könnte. Ich würde gegebenenfalls jemanden
290	fragen, wenn ich mir sicher bin, dass das kein (lacht) Triebtäter oder Sonstiges ist und ich einfach nur fragen müsste: "Wo ist die nächste BIM oder
291	die nächste U-Bahn-Station? In was für eine Richtung?" Un wenn ich dann dort bin, dann weiß ich schon ungefähr, wo ich hin muss.
292	I: Also, was würde dir dann fehlen oder was wäre der Effekt, wenn dein Handy plötzlich nicht da wäre in der Nacht?
293	T1: Äh, (...) die Navigation, eigentlich. Dass ich weiß ungefähr, wo ich bin. Ich meine, du siehst das natürlich eh, in was für einen Bezirk du bist
294	in Wien. Also, dass du weißt, okay, in dem Bezirk bin ich. Die Straße sagt mir vielleicht gar nichts, aber dann gehe ich vielleicht noch mal Stückerl
295	auf und nieder, je nachdem, wie ich mich gerade fühle. Und wenn ich wirklich nichts erwische, vielleicht gehe in ein Lokal rein, das noch offen hat,
296	wenn es nicht eine zu große (Winden?) ist, oder ich frage einfach jemanden, wo die nächste BIM oder Bushaltestelle oder sonstiges ist. Oder S-Bahn.
297	Also in Wien ist das glaube ich eh nicht so tragisch.
298	I: Die App hat die Routen vorgeschlagen. Wie würdest du denn jetzt reagieren, wenn die App nur Routen vorschlägt, die du eigentlich meiden möchtest
299	oder Knotenpunkte, die du eigentlich meiden möchtest? Wie würdest du dann damit umgehen?
300	T1: Äh, das haben wir jetzt eigentlich eh gehabt. Weil die App hat ja quasi die U2 und die U1 nicht angezeigt, was ja auch blöd ist, weil du gehst
301	quasi vom Schwedenplatz zum Hermannpark keine 10 Minuten, wenn überhaupt. Ähm, und von dem her würde ich einfach in der Karten App schauen, wo die
302	nächste Station wäre, wo die nächste U-Bahn-Station wäre, ob das sinnvoller wäre so zu fahren oder nicht und würd mir dann halt selber dann raussuchen
303	auf Google Maps und auf Karten, auf dieser Kartenapp oder auf irgendeiner Kartenapp findest du das eh gut. Alternativ glaube ich schaue vielleicht
304	sonst (...) noch mal in die Karten App rein.
305	T1: Ich habe früher Qando benutzt. Das habe ich aber jetzt nicht mehr, seitdem ich hergezogen bin. Also ich weiß, Qando Graz gibt es glaube ich noch,
306	aber ja.
307	I: Ja, gut, wir sind jetzt angekommen. Wie fühlst du dich denn jetzt?
308	T1: Gut.
309	I: Wie würdest du denn den ganzen Weg, die ganze Route zusammenfassen? Hat alles passt, hat alles funktioniert, oder hat es etwas geben, was zu
310	beanstanden ist?
311	T1: Also, wie ich gesagt habe, wir fahren jetzt das und das und halt quasi gehen nicht durch den Park und dann mit der BIM, oder wir nehmen man jetzt
312	nicht den Bus und dann mit der BIM, sondern machen das, habe ich schon gewusst, dass es viele Leute sein werden, dass es einfach eine
313	Massenabfertigung sein wird. Aber wie gesagt, du wohnst in einer Stadt, es sind viele Leute, no-na.
314	T1: Wenn du ein bisschen Zeit hast und jetzt nicht schnell die Panik verlierst, deswegen und nicht dringend irgendwo hin müsstest, ist es völlig okay,
315	denke ich mal. Für das haben sie das Personal auch da. Es muss halt für einen selber immer passen. Ich weiß beispielsweise eine Arbeitskollegen von mir,
316	die wäre sicherlich gegangen durch den Park und wäre dann in die Bim gestiegen.

317	I: Weil sie Menschen nicht mag oder wie?
318	T1: Nein, weil sie einfach gerne geht und weil es ihr so einfach lieber wäre. Die fährt zu wenig öffentliche Verkehrsmittel, wie sie kann, weil sie es
319	einfach nicht mag. Weil sie die Leute um sich herum nicht mag, vor allem nicht im Sommer nicht, aber das ist sie, aber ich hab damit kein Problem, wie
320	gesagt.
321	I: Dir ist dann wichtiger, dass du schneller dann daheim bist?
322	T1: Ja, dass ich dann schneller daheim bin und dass es dann quasi einfach auch funktioniert, dass ich heimkomme. Weil ich bin mir nicht sicher, ob
323	jetzt dieser Bus wirklich gefahren wäre oder ob der nicht wieder Verspätung hat.
324	T1: Da weiß ich jetzt jetzt durch das Konzert, da werden sie sicherlich heute mit den U-Bahnen ein bisschen länger fahren, zumindestens alles was bis
325	Westbahnhof rausgeht, bis Praterstern, bis Karlsplatz und vielleicht sogar bis zu Spittelau raus. Das sie sagen, sie werden ein paar Minuten länger
326	fahren oder ein paar Züge mehr fahren lassen. Weil sie sowieso schon von Hause aus mehr Personal haben, denk ich mir.
327	(...)
328	I: Wir hatten vorhin dieses kleine Problem mit WienMobil, dass uns die Route nicht optimal angezeigt wurde. Inwiefern würdest du dir wünschen, dass die
329	App dich da jetzt mehr unterstützt, bei dieser speziellen Route, die wir gerade hatten?
330	T1: Na ja, ich würde mir wünschen, dass sie wie gesagt die Routen anzeigen und dass sie nicht jedes Mal ein Update bei Wien Mobil einbringen, wo dann wieder neu
331	schauen musst, wo du was tun musst, weil es einfach lästig ist.
332	I: Weil du die dann nicht mehr auskennst?
333	T1: Naja, weil du dich dann einfach neu orientieren muss. Jetzt ist der komplette Aufbau, also von dieser App komplett anders gewesen, als wie ich es
334	gewohnt war. Jetzt musst du dich wieder einfinden, also es geht eh, aber es ist halt nervig. Vor allem wenn du dann gerade unter Zeitdruck bist oder
335	Stress hast. Oder keine Ahnung einfach weg willst. Also da würde ich mir wünschen, dass sie quasi nicht so sehr auf die Optik Wert legen, sondern auch
336	wirklich die Dinge die wichtig sind.
337	I: Jetzt hast du gesagt, dass sie weniger aufs Design schauen sollen und mehr auf die Dinge, die quasi wichtig sind, was wäre wichtig gewesen, was
338	sind wichtige Features, die in der App eigentlich drinnen sein sollten?
339	T1: Wann die nächste Bim quasi abfährt, also bei der Wiener Linien kannst du dir, wenn du dir ein Widget erstellen lässt, kannst du dir so quasi
340	Favoriten anlegen. Da habe ich beispielsweise zur Arbeit über Bus und Bim und U-Bahn, da habe ich eine Möglichkeit und da gibst du einfach die
341	Stationen sozusagen ein und da findet er dann eigentlich recht schnell, wann wo was wegfährt. Und das könnten sie ein bisschen verbessern, dass ich
342	nicht immer meinen Standort drinnen haben müsste, sondern dass du einfach siehst, wann der nächste wann wie geht, dass das schön aufbaut ist in diesem
343	Widget. Das ist eigentlich recht klass. Ähm, ich finde sie sollten Wert drauf legen, dass sie alles drinnen haben. Und sie sind eigentlich eh schon
344	besser worden mit Dingen, wenn es jetzt darum geht, dass äh gewisse Sperren einfach drinnen sind, dass diese auch angezeigt werden.

345	I: Sperren?
346	T1: Ja, beispielsweise jetzt da die U4, dass da auch drinnen steht von wann bis wann, dass das nicht geht oder wenn du jetzt wirklich in der U4 sitzt
347	und sie steht einfach und sie fährt nicht weiter, dann kannst du mal reinschauen und dann siehst meistens eh immer so ein gelbes Dreieck mit so einem
348	Rufzeichen drinnen. Meistens sind sie da eh recht fix, dass sie da bekannt geben, "Polizei Einsatz", blablabla geht gleich weiter, sobald es geht.
349	[38:49]
350	I: Also das findest du eigentlich gut?
351	T1: Das ist eigentlich ganz praktisch. Das schon, wie gesagt, das was mich halt nur nervt oder bei der App ist halt, das war jetzt glaube ich das
352	zweite oder das dritte Update rein jetzt nur von der Optik her. Und da weiß ich nicht, ob das so sinnvoll ist.
353	I: Okay. Und die letzte Frage ist jetzt nur, wenn es jetzt um den Sicherheitsaspekt geht, besonders als Frau, was fällt dir so ein, was könnte die App
354	noch unterstützend, wie könnte die noch verändert werden, damit man sie eben sicherer fühlt oder damit man sicherer heimkommt?
355	T1: Alle Verbindungen anzeigen und das zeitnah. Also wirklich zeitgerecht und nicht immer irgendwie hinten nach oder dass du immer alles neu
356	aktualisieren musst und laden musst, wenn du das jetzt beispielsweise in diesem Widget schauen möchtest. Ich glaube, das wäre schon von großem Vorteil.
357	Ich glaube, wenn das Handy sowieso in der Hand hast und du bist wirklich in Not, dann schaust eh nicht in die Wiener App Linien rein, sondern wenn du
358	in Not bist, wählst du die dementsprechenden Nummern, die Kurznummern, aber ansonsten (...).
359	I: Würde das für dich auch sinnvoll sein, dass so eine Notrufmöglichkeit in der App drinnen wäre?
360	T1: Jein, weil das ist ein Wischer im Prinzip, dass ich sozusagen in das Telefon gehe. Ich meine, es kann schon sein, dass der Notrufknopf steht, nur
361	die meisten, weiß ich nicht, ob das dann eher schädlich ist, als dass es ein Nutzen ist, weil drücke ich dann nur diesen einen Knopf, kann ja sein,
362	dass das ausversehen ist.
363	I: Mhm, okay, also du würdest keinen Knopf in der App drinnen haben wollen. Wie wär es mit Informationen z.B. wen du im Notfall kontaktieren könntest?
364	T1: Ich meine, es steht sicherlich irgendwo, wen du anrufen musst im Notfall eines Feuers oder bei der Polizei und so weiter und so fort. Aber ich
365	glaube, das sind die Nummern, die die meisten eh sowieso von Haus aus kennen. Also gehe ich mal davon aus. Also ich hoffe schon. Also Feuerwehr, 122.
366	Polizei, 133. Rettung 144. Und der Ärzte-Notdienst 141.
367	I: Das heißt, wenn du irgendwo einen Notruf wählen müsstest, dann würdest du wahrscheinlich eh nur die Polizei rufen?
368	T1: Also, ich weiß nicht, wie es für Android Handys ist, aber beim Apple iPhone drückst du längere Zeit eine gewisse Tastenkombination und dann machst
369	du den Notruf von ganz allein.
370	I: Also, du brauchst es nicht dann in der Navigations-App drinnen?
371	T1: Nein, das würde ich nicht. Nein, das brauche ich dann glaube ich nicht. Also, wenn ich wirklich in Not bin, dann schreie ich entweder um Hilfe,
372	dass mir jemand hilft oder ich handle es selber und rufe selber an, die dementsprechende Stelle wo ich anrufen muss.

373	I: Okay, passt. Wir haben es jetzt 0:35 Uhr, also die letzte U-Bahn fährt jetzt nicht. Also, wir sind ja eigentlich eh schon da, wo wir sein wollen.
374	I: Bist du jetzt entspannt oder wie geht es dir jetzt?
375	T1: Ja, also ich würde jetzt schauen, ich glaube vom Gefühl her werde ich ungefähr 15 Minuten heimgehen müssen. Das ist jetzt nicht all zu weit. Das
376	würde ich gehen am Donaukanal. Das wäre kein Stress. Also, werde ich unten beim Donnerkanal quasi gehen und dann, wenn meine Gasse kommt, gehe
377	ich dann rauf und fertig.
378	I: Wenn ich dich noch ein Stück begleiten soll, gib gerne Bscheid.
379	T1: Nein, das passt schon danke.
380	I: Okay. Dann sind wir jetzt fertig. Danke dir für deine Zeit und einen guten Weg nachhause.
381	T1: Danke, dir auch.

MW/T2:

1	I: Würde ich sagen, können wir eigentlich schon starten. Genau, und falls dir irgendwas einfällt oder auffällt während dem gesamten Weg, wo du denkst,
2	ah, das wäre vielleicht interessant zu erzählen oder das schwirrt mir die ganze Zeit im Kopf rum, wenn ich eigentlich abends unterwegs bin, dann sags
3	gerne einfach, kannst du auch gerne irgendwas zeigen und sagen und dann mach ich ein Foto davon, damit einfach alles dokumentiert ist. Okay, passt,
4	dann schauen wir-, Wien Mobil hast du gesagt, ja?
5	T2: Ja genau.
6	I: Dann schauen wir gemeinsam mal, wie würdest du denn-, ich gebe dir jetzt die Adresse und du gibst mir einfach Bescheid, wie du das machen würdest.
7	Du würdest wahrscheinlich einfach die Adresse angeben, oder?
8	T2: Ja.
9	I: Okay, es ist die Blockfabrik im fünften Bezirk. Das ist die Schlossgasse. 10 bis 12, genau. (tippt die Adresse des Zielorts an) Und was würdest du
10	dann machen?
11	T2: Ich mache immer den aktuellen Standard.
12	I: Aktuellen Standard? Okay. (gibt den aktuellen Standort als Startpunkt an, beide sehen sich die Routenvorschläge an (...)) Gut, gibt nicht so viele
13	Möglichkeiten, was sagst du zu dem Ergebnis?
14	T2: Also ist für mich normal. Ich schaue es mir manchmal an wegen dem Gehen, wenn es verschiedene Routen gibt, einfach nur: "Ist es kompliziert
15	beschrieben oder nicht". Zum Beispiel oder am liebsten fährt man eh das was man kennt, ist eh klar. Aber ansonsten so schaue ich mal zuerst an, okay,
16	passt. Und dann fahre ich los.
17	I: Aber wärs für dich ein Problem, wenn du recht viel gehen musst, wenn jetzt eine Strecke wäre, wo du so 10 Minuten doch spazieren musst?
18	T2: Bis zu 10 Minuten nicht. Ist kein Problem. Es kommt auch- (überlegt) Ich mache das selten, aber ich glaube nein, weil ich nehme dann einfach die
19	Karten App oder halt die Wien Mobil App zur Hand und schaue, wie ich gehen muss und dann dadurch, dass ich meistens auch Musik im Ohr habe oder

20	irgendein Podcast, bin ich da (...) ja.
21	I: Das heißt, du vertraust dann auf das, was die App dann einfach vorschlägt und nimmst es?
22	T2: Genau.
23	I: Okay, dann dann nehmen wir das. Das heißt, du schaust jetzt dann nicht auf Google Maps noch, gibt es da vielleicht was, was kürzer ist oder-
24	T2: Nein, überhaupt nicht. Ich nehme das, was die App sagt.
25	I: Alles klar, dann machen wir das.
26	T2: Beziehungsweise wenn ich weiß, es gibt da einen anderen Weg, weil ich ihn kenne, dann z.B. nicht, also heute hätte mir die App vorgeschlagen, dass
27	ich mit der U6 und den Bus herfahre, aber ich habe aber gewusst mit der S-Bahn kenne ich den Weg und fahre ich.
28	I:: Ja. Dann schauen wir gleich mal los und zwar wir müssen jetzt Richtung Simmering. (Geräusch einer abfahrenden U-Bahn) Das ist wahrscheinlich
29	gerade die gewesen.
30	I: Genau, du hast gesagt mit der S-Bahn würdest du normalerweise fahren oder fährst wahrscheinlich auch ins Training. Ist es bei dir öfter so, dass du
31	die S-Bahn nimmst?
32	T2: Ja, weil die S-Bahn direkt bei uns daheim ist. Also ich nehme nur die S-Bahn und gerade bei uns ist es so, jetzt haben sie es neu gemacht, aber
33	der Bus ist damals nicht länger als glaube ich 9 Uhr gefahren oder so und das sind doch ein bisschen so 10 Minuten Fußweg durch eine
34	Kleingartensiedlung und das ist schon ein bisschen ja unheimlich oder so. Also es ist immer so, dass man schnell, also ich bin immer schnell gegangen. Oder hat wirklich dann gesagt, warte ich wirklich 7 Minuten auf dem
35	Bus? (seufzt) Das ist einfach nicht so. Ja, nach dem Training doch ermüdet, dass man da nicht so irgendwie (...) Ja, ist ja Blödsinn, es ist nie was
36	passiert, aber sind trotzdem die Wege, wo ich dann denke, gehe ich jetzt oder warte ich lieber?
37	I: Wegen der Dunkelheit?
38	T2: Ja, es ist einfach unheimlich bisschen neben der Bahn direkt so eine Kleingartensiedlung. Ja. Und es sind halt auch deppate Leute bei uns in der
39	Siedlung die halt immer herum gehen.
40	I: Okay, das heißt, da wären dann fast keine Menschen?
41	T2: Kaum.
42	I: Und dann wären da komische Menschen, die einfach ein komisches Gefühl vermitteln?
43	T2: Ja, ich meine, es ist komisch, wenn man alleine geht, und du bist zu zweit auf diesem langen dunklen Weg. Also, das ist schon (...).
44	(wir werden langsamer in der U-Bahn-Station, die Interviewteilnehmerin bremst sich langsam ein)
45	I: Wo magst du stehen bleiben? Da?
46	T2: Mir ist das wurscht. (bleibt komplett stehen)
47	I: Da ungefähr?
48	T2: Ja.
49	I: Okay. Du kannst gerne auch einfach Bescheid geben, wenn du sagst du würdest irgendwie gerne lieber weiter vorne in der U-Bahn einsteigen. Es gibt
50	so Leute, die sagen, okay, ich würde dann gerne dort einsteigen, weil dann kannst du gleich die Treppen runter gehen.

51	T2: Achso nein, das habe ich nie. Ich hab meistens, wenn ich es weiß, wo ich aussteigen muss, wo die Treppen runter sind, mach ich halt den kürzesten
52	Weg, aber so, wenn es nicht weiß, orientiere mich dann nach der Station.
53	I: Und drinnen z.B. gibt es auch die Leute, die gesagt haben, sie würden gern irgendwo sitzen, wo recht viele Leute sind oder sie wollen gar nicht
54	dort sitzen, wo viele Leute sind.
55	T2: Am liebsten neben niemanden sitzen. Also, ich setze mich nur hin, wenn es ganz frei ist oder wenn ich <u>wirklich</u> wirklich müde bin oder mir
56	irgendwas weh tut, ich verletzt bin. Ähm, oder mit den Kindern. Also, ich habe zwei Kinder mit denen, wenn die dann sitzen wollen, dann schon. Aber
57	ich alleine, nee. Wenn da irgendwelche Leute sitzen. Mach ich das wirklich nur, wenn ich verletzt bin oder gerade echt <u>echt</u> müde bin, weil ich weiß
58	nicht, wie lange ich unterwegs bin. Aber ansonsten stehe ich meistens und suche da irgendwie eine gemütliche Zone so. Wenn man schon hört, da sind
59	alkoholisierte Leute oder da (stampfert?) wer herum und da ist gerade irgendwie ein Grantler oder so, dann muss man da nicht sitzen. Oder auch mit
60	Gerüchen muss man da jetzt auch manchmal nicht unbedingt sitzen.
61	I: Das das ist das Praktische so abends, schläft ja die Stadt schon ein bisschen ein. Also da ist ja dann nicht mehr so viel los.
62	T2: Nicht die U6. (lacht) Die ist ein Phänomen, ja.
63	I: Hast du da irgendwelche Situationen schon gehabt in der U6?
64	T2: Ja, gar nicht so. Also, ich habe immer die Kopfhörer drin und versuche das wirklich auszuschalten. Meistens oder dass ich dann irgendwie was auf
65	dem Handy mache, dass ich das wirklich überhaupt nicht wahrnehme. Aber es ist halt doch, ich musste, entweder wenn ich von der Uni komme oder so, ich
66	habe immer Handelskai einen Umsteigepunkt. Eben wenn man vom Institut kommt, dann fahre ich U6 und bis zum Handelskai und da ist, war es halt schon so,
67	dass dann immer wieder komische Leute waren oder betrunkene Leute oder depperte Leute und dann ziehe ich mich dann schon immer zurück. Und schaue,
68	dass ich halt- (...)
69	I: Kopfhörer rein und Musik?

70	T2: Ja, und auch Abstand halten und immer so, wenn ich merke, da kommt jetzt wer zu mir in die Nähe.
71	I: Einfach signalisieren du, ich bin nicht ansprechbar?
72	T2: Nein, das ignoriere ich meistens dann auch.
73	I: Okay.
74	T2: Oder sage ganz laut und stark nein, aber es hat mich noch nie jemand angesprochen. Also ich wüsst es jetzt auch gar nicht, außer diese Leute, die
75	mir irgendwas verkaufen wollen oder dass ich irgendwo unterschreiben soll. Aber ansonsten wird man eh verschont.
76	(wir steigen in die U-Bahn ein)
77	I: Okay, gerne bestimmen, wie wir weiter vorgehen.
78	I: Heute bist du wahrscheinlich schon müde, oder?
79	T2: Ja, es ja, jetzt war ich im Training schon, ja. (lacht) Das stimmt, aber ich habe auch mich vorhin beim Hinfahren nämlich extra habe ich geschaut,
80	wo ich mich hinsetze, dass sympathisch aussieht, ist mir jetzt eingefallen. Ich war auch jetzt einfach so so, ich bin durchgegangen und habe mir
81	gedacht, okay, alle Sitze sind belegt, ich bin jetzt schon müde, ich will vom Training jetzt nicht noch stehen und habe mich dann echt mal hingesetzt,
82	wo ich gesagt habe, nein, okay, die Person sieht mir sympathisch aus. Und es war <u>überraschend</u> eine Frau. (lacht)
83	I: Das ist schon spannend, oder wie man das dann immer so im Affekt schnell entscheidet.
84	T2: Ja genau, habe <u>nie</u> drüber nachgedacht, aber so jetzt-, und nachher ist sie auch ausgestiegen, ich habe mich dann in Fahrtrichtung gesetzt, weil
85	ich es einfach für mich lieber habe. Und dann hat sich ein Mann zu mir hingesetzt und das war dann auch so (...), nicht <u>ungut</u> oder irgendwie sowas,
86	aber das so (seufzt) "Mah, warum setzt dich da jetzt hin?". Witzig, ich weiß-, ich kann nicht sagen, ob es gewesen wäre, wenn es eine Frau ist. Das
87	ist sehr spannend, wenn man jetzt so drüber nachdenkt.
88	I: Ja, vor allem hinterfragt man dann nicht, aber man nimmt es dann trotzdem so wahr.
89	T2: Ja, (lacht) das stimmt.
90	I: Okay, was hast du denn für Erwartungen an die Strecke? Es geht jetzt in den fünften Bezirk.
91	T2: Ich gehe im fünften Bezirk nur in eine Handballhalle. Also (lacht)
92	I: Du spielt Handball?
93	T2: Ja.
94	I: Ah, okay, cool. Wie ist es dazu gekommen, dass du jetzt in den 16. Bezirk fährst immer?
95	T2: Weil unser Verein sich mit einem anderen Verein zusammengeschlossen hat die Saison, und die diese Halle haben.
96	I: Ah, okay, und die haben nur die Halle hier?
97	T2: Nein, die haben die Halle hier und dann noch sonst noch bei der Stadthalle die Halle bzw. bald <u>unsere</u> andere Halle, weil unsere Hallentermine
98	jetzt unsere Männer kriegen, also das ist ein bisschen kompliziert, wie sich das (unv.) und deswegen ist es halt auch-, und ich habe gehofft, wir
99	haben auch Montags unsere Halle, wo ich im Auto hinfahren kann, aber leider nein.
100	T2: Aber ja, dadurch dass ich jetzt gesehen habe, ich muss nur einmal umsteigen, einmal Handelskai, ich bin in Floridsdorf groß geworden, das heißt

101	Handelskai ist für mich ein gut bekannter Ort, wo ich weiß, was wie wo wann und dass da immer viele Leute sind und war dann für mich auch sehr bequem
102	und ich kannte die Strecke.
103	I: Ja, es ist sehr oft, wenn man dann die Strecke gewohnt ist- (..)
104	T2: Ja, und dann ist es wurscht, dass ich was da fast eine Stunde fahre. Und das ist für mich auch Abschaltzeit, also. Ich bin Mama von zwei Kindern,
105	das ist dann so: "Oh, ich muss leider früher los. Tschüss. Schönen Abend." (lacht)
106	I: Wie ist das, wenn du mit den Kindern unterwegs bist? Ich weiß jetzt nicht, wie alt sie sind, aber bist du abends?-
107	T2: 1 1/2 und 3.
108	I: Okay, dann wahrscheinlich eher selten gemeinsam abends unterwegs.
109	T2: Genau. Also nie öffentlich.
110	I: Und bist du dann immer nur für den Sporttermin so um die Uhrzeit unterwegs oder?
111	T2: Uni und Sport. Das mit Fortgehen, also das ist ab und zu mal, aber dann war es meistens irgendwas, wo ich mit meinem Mann unterwegs war.
112	I: Und wie ist es, wenn ihr z.B. Essengeht oder sowas gemacht habt oder einen Kinoabend, wie kommt ihr dann dorthin?
113	T2: Öffentlich, also meistens öffentlich, wenn es in der Stadt ist irgendwie. So Kinoabend, nicht, da fahren wir mit dem Auto schon. Mein Mann ist ein
114	Autofahrer. Er ist nicht viel öffentlich gefahren und deswegen kennt er das nicht und das ist dann immer so: "Rentiert sich das Parken mit Ticket" und
115	Dieses und Jenes, das Ausrechnen und dann ist meistens mit ihm mit dem Auto und das ist dann auch irgendwann eine Bequemlichkeit einfach nur.
116	(...)
117	I: Es ist relativ ruhig für einen Dienstagabend.
118	T2: Okay, gut, aber wir kommen ja von der Entstation, vielleicht deswegen.
119	I: Stimmt. Also ich denke mal so ab Johnstraße wird's dann-
120	T2: Und Westbahnhof.
121	I: Wie stehst du zu Knotenpunkte wie Westbahnhof, Hauptbahnhof, Praterstern? Hast du da recht viele Kontaktpunkte?
122	T2: Praterstern schon immer wieder gehabt, weil das der Arbeitsweg war damals, aber ja, da geht man halt allem aus dem Weg. Also ich gehe nie konfrontal irgendwo auf was zu, sondern es ist ja einfach so, dass man schaut, dass man allem auf dem Weg geht und im Podcast in
123	der Musik einfach drinnen ist oder halt im-, wenn der Weg neu ist, unbekannt, dass ich schaue, okay, ich muss jetzt so hin und so gehen und da gar
124	nicht so wirklich viel sehe, und wenn ich was sehe, was für mich ein ungutes Gefühl ist oder etwas Blödes verschafft irgendwie, dann vorbeigehen oder
125	wirklich ausweichen, weggehen.
126	I: Aber es ist nicht so, dass du sagst, okay, die Strecke sagt mir jetzt, dass du über den Praterstern fahren musst und dass du die Strecke deswegen
127	veränderst, du nimmst es trotzdem so?
128	T2: Nein, nie. Weil ich immer irgendwie damit konfrontiert war schon. Also, ich habe Verwandte in Deutschland, das heißt, wenn sie zu Besuch waren,
129	waren wir halt auch immer im Prater oder waren wir auch immer auf der Mariahilferstraße, das heißt, wir sind diese Punkte immer abgefahren und von dem

130	her-, oder auch der Handelskai, da bin ich mit meinen Freunden früher in der Jugend sind wir immer da shoppen und ins Kino und alles mögliche, das
131	heißt, das waren immer Punkte, die immer da waren für mich. Und somit ist das für mich gar nichts Ungutes.
132	T2: Also mit großer Ignoranz versuche ich da immer alles zu (...) und das meiste eben durch die Musik oder so wird man kaum angesprochen. Also nie
133	habe ich eigentlich irgendwie eine Situation gehabt, muss ich sagen. Natürlich gab es immer wieder deppate Leute, aber ich war selten allein unterwegs
134	oder halt auch mit der Uni mit den Kopfhörern, das ist wirklich dann Wurscht gewesen oder einfach nur: "Nein, danke", keine Ahnung, was dann weiter
135	ist. Ja, auch an den Knotenpunkten, ist es gar nicht so arg.
136	I: Gibt's irgendwelche anderen Gegenden so jetzt in ganz Wien generell, die du nicht unbedingt besuchen möchtest oder die du meidest?
137	T2: Ich weiß nur, dass ich glaube ich den Heimweg, den ich immer in der Jugend gemacht habe-, (...) ich würde jetzt eine Station weiterfahren und den
138	beleuchteten Weg gehen. Also, es war so, das ist beim Marchfeldkanal, das ist so ein Schleichweg um den Kanal herum und da ist ein bisschen nicht beleuchtet, also eher so
139	ein Spazierweg beim Fluss entlang an dem Kanal und ich weiß nicht wieso. Je älter ich geworden bin oder so oder je nüchterner (lacht), ich weiß es
140	nicht, desto weniger würde ich den jetzt gehen wollen einfach, weil keine Ahnung.
141	I: Jetzt habe ich kurz akustisch nicht verstanden, welchen Kanal?
142	T2: Marchfeldkanal.
143	I: Machfeldkanal, wo ist denn der ungefähr?
144	T2: Stammersdorf, Stammersdorfer Gegend.
145	I: Okay, verstehe. Ja. Der ist so dunkel?
146	T2: Ja, der ist halt eine Zeit lang nicht beleuchtet. Ich habe auch immer Schimpfe gekriegt, wenn ich den Weg gegangen bin. Weil der andere ist halt
147	beleuchteter unter Wohngegenden.
148	(...)
149	I: Jetzt sind wir gleich beim Westbahnhof, jetzt werden wahrscheinlich noch einige einsteigen. Kannst du die Blockfabrik, also das ist eine
150	Kletterhalle. Also die sagt da wahrscheinlich gar nichts.
151	T2: Nein.
152	I: Aber ja, ist ganz typisch fünfter Bezirk eigentlich dort in der Gegend. Alles finde generell so unter der Woche schläft Wien immer ein bisschen ein,
153	da ist die Stadt immer sehr ruhig. Ich war mal vor zwei Monaten oder so, bin ich mit dem Rad durch den ersten Bezirk gefahren, und es war irgendwie
154	spooky durch den ersten Bezirk mit dem Rad mit dem City Bike durchzufahren, weil einfach kein einziger Mensch unterwegs war. Kein einziger bis zum
155	Volkstheater. Also war einfach null los. Einerseits war es entspannend, dass man halt einfach so durch cruisen konnte durch die Gassen, andererseits
156	auch gruselig, wenn man gar keinen trifft.
157	T2: Ja das ist es. Ich glaube, das ist eben auch das, was ich daheim habe bei unserem kurzen Heimweg von der S-Bahn-Station Siemensstraße in die
158	Siedlung, weil das sind halt 8 Minuten vielleicht, wenn du schnell gehst, von der S-Bahn-Station zur Tür, aber trotzdem ist es ja, wenn mehr Leute

159	gehen, ist es was anderes als wenn du halt dann zu zweit gehst. Und man steigt halt aus und es ist Floridsdorf, du hast ein paar komische Leute, also
160	ich meine, die gibt es überall, ist eh klar, aber (...), und dann ist es manchmal schon so-, und ich weiß halt, dass bei uns auch ein paar komische
161	Leute wohnen. Und das ist halt dann schon so, wo du überlegst, okay, gut, die Frau geht jetzt zum Bus, der Mann geht dahin, wie mache ich? Also es ist ja
162	manchmal einfach eine unbewusste Entscheidung, wenn man jetzt so drüber nachdenkt. Äh, oder wenn man hört, dass jemand hinter einem geht. Und ich dreh
163	mich aber nie um, ich will das nicht wissen. Das ist dann doch immer so die Überlegung. Warte ich auf den Bus, jetzt fährt er zum Glück relativ
164	frequent auch nachts nachts, oder halt abends, sagen wir so, bis irgendwann nach Mitternacht. Aber wenn ich nachts unterwegs bin oder Party mache und
165	so, dann ist es meistens ein Taxi, dass mich heimbringt oder mich und Freunde heimbringt.
166	I: Also du würdest dann auch keinen Nachtbus nehmen?
167	T2: Nicht mehr so, glaube ich. Also, ich habe es früher gemacht, aber jetzt nicht mehr so wirklich, glaube ich.
168	I: Was sind da die Gründe?
169	T2: Zu faul auf das ganze Warten oder das Hin und Her, da denke ich mir, da habe ich das Geld und bin ich früher daheim und dann kann ich mehr
170	schlafen. Also da ist einfach diese Bequemlichkeit, die da zukommen ist. Wo man auch einfach-, also das ist glaube ich wurscht, ob Mama oder nicht,
171	aber ich denke mal, okay, dann habe ich mehr Zeit zum Schlafen. Ich will einfach nur ins Bett, lass mich irgendwo.
172	(die U-Bahn bleibt stehen und öffnet die Türen)
173	I: Okay, ein Blick auf die Karte, wir müssen aussteigen.
174	(wir steigen aus, die Interviewpartnerin zeigt in eine Richtung)
175	T2: Bus ist dort. (Interviewpartnerin lenkt in Richtung Ausgang)
176	I: Bus ist dort? Alles klar, dann gehen wir dorthin.
177	(wir gehen Richtung Ausgang Stiftgasse)
178	I: Gut, dass du das schon gut gesehen hast, ich hätte mich jetzt nicht auskannt.
179	T2: Ich kenne das. Mein Mann ist Nie-Öffi-Fahrer, das heißt ich bin immer diejenige, die die Richtungen anschaut.
180	I: Das heißt er macht alles wirklich mit einem Auto?
181	T2: Ja er muss, vor allem in die Arbeit geht es nur mit dem Auto, weil das ist die Hälfte der Zeit oder halt zwei Drittel der Zeit, die er da hat.
182	Also das ist (...) Der Bus, mit dem er fahren muss, kommt alle halbe Stunden und das ist aber lächerlich.
183	I: Wie kommst du überall hin eigentlich mit den Öffis?
184	T2: Ja, ich fahr eigentlich das meiste öffentlich, wenn es geht. Ich bin halt nicht wirklich gerne eine Autofahrerin in Wien, deswegen. Und das Parken
185	ist ist ja auch unnötig. Also, wenn ich weiß, da gibt's einen großen Parkplatz, wenn ich weiß, wir trainieren jetzt bei der Halle hinterm Donauzentrum,
186	dann fahre ich schon, weil es erstens näher ist, anstatt jetzt mit dem Bus oder so zu fahren und das es gibt extra ein Parkplatz und bin halt dann
187	auch schneller und es ist gemütlicher. Aber ansonsten.
188	(wir fahren mit der Rolltreppe und kommen oben auf der Mariahilferstraße / Stiftgasse raus)
189	T2: Okay? (die Interviewpartnerin orientiert sich)

190	T2: Mit welchem Bus fahren wir denn? (die Interviewpartnerin schaut sich die vorgeschlagene Route in der Wien Mobil App an)
191	I: 14A.
192	T2: Okay.
193	I: Jetzt haben wir 29, das heißt in 4 Minuten sollte der Bus gehen.
194	T2: Aha. Kirchengasse, Stiftgasse. (die Interviewpartnerin liest die Schilder am Ausgang) Sind wir da wirklich richtig? Da gäbe es wahrscheinlich links den
195	Bus. Aber ich glaube, das ist die- (...). Ich glaube, da ist nirgends der Bus, weil ich glaube das ist der Stiftgasse Ausgang.
196	(wir orientieren uns anhand der Karte in der Wien Mobil App)
197	Ich glaube, wir sind falsch rausgegangen. "Schadekgasse" müssen wir. Das ist aber die Stiftgasse. (Interviewpartnerin zoomt auf der Karte in der Wien Mobil App) Ah, da ist die Kirchengasse oder Stiftgasse, wird sind doch falsch aufgegangen anscheinend.
198	I: Achso. (wir drehen um und gehen wieder in Richtung U-Bahn-Station zur Rolltreppe)
199	T2: Aber da war ein Bus eigentlich. (verwirrt) Naja.
200	I: Wir werden es gleich sehen.
201	(Wir fahren mit der Rolltreppe wieder runter in die U-Bahn-Station Neubaugasse und fahren beim Ausgang Neubaugasse raus)
202	I: Okay. Ah ja, jetzt haben wir auf der Mahü.
203	T2: Dann müssen wir hoch.
204	I: Ach ja. (wir gehen die Mariahilferstraße entlang) Heute ist was los hier.
205	T2: Hier sind auch ein paar Lokale.
206	I: Ja, die Neubaugasse ist immer recht belebt.
207	T2: Ja das stimmt, bin ich selten.
208	I: Bist du dann eigentlich eher öfter draußen in Floridsdorf?
209	T2: Ich habe viele Freunde halt bei uns in der Umgebung. Viele alte Schulfreunde wohnen auch in der Nähe von dem her ist es recht gemütlich. Ich habe
210	dort auch Familie, also meine Eltern wohnen auch in Floridsdorf, meine Schwiegereltern und halt Schwager, Schwägerin bisschen außerhalb, meine
211	Schwester bisschen außerhalb, also das ist alles so der Knotenpunkt eher auswärts. Also, es reicht dann schon immer wieder am Reumannplatz zu sein, weil meine Oma in der Nähe wohnt oder der Tichi dort ist und ja, wenn die Family aus
212	Deutschland kommt, ist das irgendwie <u>das</u> Eisgeschäft, wo man immer hin muss.
213	I: Du hast ja gesagt, mit den Kidis bist du logischerweise abends eher eingeschränkt unterwegs, aber wenn du jetzt an andere Mütter denkst, ich glaube du
214	hast da eine ganz gute Perspektive. Wenn jetzt Mütter abends unterwegs sind mit den Kindern, sei es jetzt mit dem Kinderwagen oder mit größeren
215	Kindern, wie glaubst du können die Wiener Linien z.B. einen Service verbessern?
216	T2: Ja, mehr Kinderwagen Plätze oder also mehr Plätze in der Hinsicht, dass man es wirklich auch ausschildert, weil es ist halt schon manchmal im Bus vor
217	allem, deswegen muss ich sagen "Entschuldige, Kinderwagen?", weil da irgendwer sitzt mit seinem depperten E-Roller. Ich meine, ja, E-Roller sind super
218	Sache, aber dann sitzt der halt auf dem Kinderwagenplatz. Ich kann im Kinderwagen halt nirgendwohin. Und das ist halt schon ärgerlich. Also solche

219	Sachen ist klar, im Bus ist es schwer, aber ja, oder manchmal schnauzt dich ein Fahrer an: "Ich kann nur drei Kinderwagen mitnehmen." Sicher, ich
220	warte mit meinem quängeligen Kind gerne 15 Minuten länger. (lacht) Also solche Sachen sind halt dann manchmal-, es kommt auch ein Busfahrer drauf an
221	oder die Fahrerin ist klar, aber in der Hinsicht. Also gerade für die Kinder-, oder Aufzüge. Du wartest ewig und drei Tage auf Aufzüge manchmal,
222	gerade in Wien Mitte ist es lächerlich. Und der Platz drinnen und die Leute, die meinen, sie müssen mit dem Aufzug fahren, weißt du nie, ist der
223	verletzt, ist der müde wie auch ich immer ist klar, aber, ja. Dann sind die Aufzüge ewig langsam, du weißt die Anschlusssachen nicht. Musst aber
224	manchmal mit dem Kind auch hetzen, weil du zu spät los bist, weil das Kind wieder, weiß ich nicht, die lila Schuhe statt die gelben anhaben wollte.
225	Was auch immer (lacht).
226	I: Ja, ist klar, das summiert sich dann.
227	T2: Ja (seufzt).
228	I: Okay, wollen wir mal schauen. Ich glaube, das ist jetzt die Bushaltestelle, oder?
229	T2: Ja.
230	I: Wollen wir mal kurz schauen, was was die App so sagt.
231	T2: Ja, 5 Minuten. So, Hauptbahnhof Richtung glaube ich, oder? (schaut auf die Schilder in der Umgebung)
232	T2: Nein, 13A steht da. (zeigt auf das Schild an der Busstation) Wo müssen wir fahren? (kontrolliert nochmal den Routenablauf in der Wien Mobil App)
233	I: 14A,
234	T2: Da ist der 14A. (zeigt in die andere Richtung)
235	I: Ah, ja stimmt.
236	(wir gehen in Richtung der nächstgelegenen Busstation, wo der 14A wegfährt)
237	I: Jetzt haben wir es. (beide lachen)
238	I: Okay, das heißt, wenn es um so Orientierung geht, schaust du dann halt doch eher auf die Schilderung?
239	T2: Ja, ich meine, das ist jetzt auch echt fies, weil ich letztens mit dem Bus fahren musste, um ins Haus des Meeres zu kommen. Deswegen wusste ich
240	das jetzt genau, aber normalerweise schaue ich immer bei der U-Bahn eben: "Wo ist der Bus?" und dann schaue ich da halt direkt, wo ich hin muss. Und
241	dann gehe ich da hoffentlich auch meistens raus, wo ich raus muss.
242	I: Okay. Und draußen orientierst du dich dann auch an den Schildern?
243	T2: Ja, oder ich mache die Karten App auf ehrlich gesagt. Also ich glaube, wenn ich mich jetzt nicht auskenne würde wie hier, wo ich wüsste, okay,
244	dann ist er doch oben, mache ich die Karten App auch auf.
245	I: Die Karten App von Apple ist das?
246	T2: Ja genau.
247	I: Okay, das hat man nämlich ein andere Teilnehmerin auch schon gesagt, das sie die Karten App gemeinsam mit der Wien Mobil App nutzt.
248	T2: Ja, weil Wien Mobil ist für mich verwirrend: "Treppe rauf, Treppe runter, Treppe rechts, links" und ich so: "Ja alles klar.", ich mach die Karten
249	App, weil die macht wirklich von meinem Standpunkt aus und das ist für mich ein bisschen besser.
250	I: Okay, das heißt, du hast da mehr Informationen, mehr Details und akkurater als Wien Mobil?

251	T2: (überlegt) Die sagt mir halt einfach die Richtung an: "Gehen Sie jetzt rechts", wie ein Navi. Wie Google Maps quasi.
252	(wir steigen in den Bus ein und setzten uns zu dem Zweiersitz direkt gegenüber vom mittleren Eingang)
253	T2: Es sagt mir die Richtungen an, wie ich gehen muss und natürlich dann halt auch wie ein Navi mit dem Punkt.
254	I: Okay, also ein genauer Standort wird dann auch angezeigt?
255	T2: Ja, genau. Und das ist für mich einfacher. Was ich aber nicht mache ist in der Karten-App mit den Öffis.
256	I: Da geht's jetzt nur um die direkte Navigation?
257	T2: Nur ums Gehen, genau.
258	I: Okay.
259	I: Spannend. Würdest du jetzt noch irgendwas verändern oder oder weißt du okay, Wien Mobil zeigt mir jetzt an trotzdem 14A und dann komm ich früher
260	oder später dann.
261	T2: Wenn ich den Weg nicht kenne, vertraue ich der Wien Mobil voll und ganz. Wenn ich keine andere Information habe, weil ich es nicht weiß oder
262	irgendein Freund mir irgendwas anderes sagt oder keine Ahnung, fahre ich so, wie es mir ansagt.
263	I: Da wir vorhin über das Unterwegssein mit Kindern gesprochen haben. Hast du eine Idee, wie man diese Apps noch in in Verbindung mit den Kinderwegen
264	z.B. oder die Informationen den Aufzügen verbessern könnte?
265	T2: Na ja, dass man z.B. wenn es eine Straßenbahn ohne Kinderwagen ist, es fahren ja doch noch welche herum, oder S-Bahnen, dass man das halt
266	irgendwie ausklingt, weil das tun sie nur z.B. Aufzüge gesperrt sind oder so oder halt so an sich behindertengerecht, aber ich wüsste nicht, dass sie
267	das machen mit der Straßenbahn z.B. oder S-Bahn. Letztens ist eine S-Bahn ausgefallen. Da haben wir 20 Minuten warten müssen. Zum Glück war ich mit
268	einer Freundin unterwegs, weil es kam eine alte S-Bahn mit Treppen rauf und ich habe den Kinderwagen reinheben müssen. Sicher hätte mir irgendwer
269	geholfen, ist klar, aber trotzdem ist es halt, was du denkst. Ich wart da jetzt nicht noch eine Viertelstunde.
270	I: Sieht man das bei der S-Bahn, ob das ebenerdig ist?
271	T2: Erst wenn es da ist.
272	I: Das ist nicht so wie bei den U-Bahnen, wie bei den Straßenbahnen, wo das neu jetzt?
273	T2: Nein.
274	I: Ach, verstehe.
275	T2: Und die alten U-Bahnen sind oft total unklug mit Kinderwagen, weil du halt mitten im Weg stehst. Und ich habe halt, also meine Kinder sind ja 1
276	1/2 und 3, das heißt sie benutzen beide noch den Kinderwagen und ich habe so einen Doppelkinderwagen, das heißt der nimmt auch mehr Platz weg. Und da
277	regen sich halt manche Leute auf, oder regen sich nicht auf, aber man merkt es halt manchmal schon, dass manche sich da schon ein bisschen mehr
278	aufregen oder dass man sie jetzt da verscheucht oder so, weil du mit dem Kinderwagen lächerlich keinen Platz hast irgendwo.
279	I: Ist es Zufall, dass wir jetzt genau da sitzen, wo der Kinderwagen auch steht?
280	T2: Nein, wir sitzen da, weil es ein Zweiersitz ist da.
281	I: Okay.

282	T2: Ich weiß nicht, ich sitze lieber da als dort. Ich kann keinen Grund nennen. Es war immer schon so, auch vor den Kindern. Fahrtrichtung ist immer
283	wichtig. Da bin ich einfach anfällig dafür. Also gerade, wenn ich also alleine unterwegs bin, schaue ich halt einfach immer am Handy oder mache irgend
284	ein Spiel und höre was und da ist halt bei mir schwer, wenn ich rückwärts fahre, dann kriege ich immer Kopfschmerzen. Und deswegen ist einfach nur die
285	Fahrtrichtung. Alles andere vielleicht unterbewusst mit Kinderwägen zu tun, aber ich hab es immer schon gemacht, das war gerade zufällig.
286	T2: Was ich nicht mag, ich habe immer lange Beine und dann ist das immer sehr eng, aber ich setze mich trotzdem immer da hin.
287	I: Nutzt du diese Informationen, die auf den Displays im Bus sind auch zwecks den Baustellen und so?
288	T2: Ja, also Baustellen nicht, nein. Also das schaue ich selten, außer ich sehe es halt in der App, dass ich weiß, da muss ich raus oder da ist die
289	Station gerade nicht, aber wenn bei der U-Bahn eine Station dann restauriert wird oder so, aber ansonsten schaue ich da schon manchmal, okay, wie
290	viele Stationen sind es noch? Und bin ich im richtigen Bus oder in der richtigen Straßenbahn oder wie auch immer. Da schaue ich schon immer wieder
291	nach.
292	(...)
293	T2: Ja, also diese Beschilderungen schaue ich schon immer wieder. Aber auch okay, fährt die U-Bahn in die Richtung. oder in die Richtung. Wie viele
294	Stationen sind das?
295	I: Du hast ja gesagt, du hast jetzt nicht wirklich unangenehme Situationen erlebt, was eh schön ist. Hast du irgendwelche Geschichten von Freundinnen?
296	Oder von Familie?
297	T2: Hauptsache mit dem Taxi habe ich von ein zwei Freundinnen was gehört. Ich fahre auch nie gern Taxi allein.
298	I: Magst mir doch mehr erzählen?
299	T2: Ah, ich weiß halt nur, dass ein nach Niederösterreich musste und mitten auf der Landstraße, da ist einer dann stehen geblieben und der Taxifahrer nach
300	hinten gekraxelt und sie kam zum Glück raus und alles Mögliche. Und einmal war noch irgendwie so eine ähnliche Situation, dass einer doch einmal war
301	ähnliche Situation und einmal noch ist eine im Taxi betrunken eingeschlafen und er hat plötzlich das (unv.) so ca. den Weg, so lange kann es jetzt
302	nicht dauern und dann hätte sie vielleicht 12 Euro zahlen und plötzlich hätte sie 40 Euro zahlen müssen, weil er einfach mit dem schlafenden Gast
303	herumgefahren ist und so. Aber ansonsten sind das jetzt so die Sachen, die man eher gesagt hängen geblieben sind und grad das eben mit dem Landstraße
304	fahren und nach hinten kraxeln.
305	I: Was was war da die die Absicht davon?
306	T2: <u>Ja</u> , das möchte ich mir nicht vorstellen. Man weiß es nicht, ja, aber möchte ich mir jetzt auch nicht vorstellen.
307	I: Ist es der Grund, warum du auch nicht alleine mit Taxi fahren möchtest?
308	T2: Ja. Und ich mag das nicht so gern. Also an manchen Situationen ist es halt gewesen, weil nichts mehr der Öffis gefahren ist z.B. unter der Woche,
309	hat aber auch eine Freundin extra vom Taxi vom Kennzeichen ein Foto gemacht und hat geschaut, okay, du steigst jetzt bei dem Herrn ein und passt okay

310	und ich weiß, du brauchst sonst so lange nach Hause und das hat auch gepasst gehabt, ja. Aber manchmal ist es dann schon so, einer hat mich dann, das
311	war um 7:00 Uhr die Früh, wo mein Freund, damals noch Freund, jetzt Mann, ins Krankenhaus musste, weil er einen neurologischen Vorfall hatte und ich
312	halt dann einfach nur Heim wollte und zack Taxi und meinte, der muss mich volllabern und dies, das, jenes und ich wollte einfach nur Heim und bin dann
313	vorne gesessen, habe mir gedacht-, weil das so ein riesiger Van war, da wollte ich eben nicht nach hinten steigen, da wollte ich eben vorne nicht- (.
314	.) war halt für mich einfach so, ich setz mich vorne hin. Und dann war das die Situation, aber ansonsten sonst wie gesagt, fahre ich selten alleine
315	heim oder wenn irgendwer mit mir mit dem Uber fährt, dass zuerst der andere rauskommt, wie du ich oder ich weiß, ich sitze noch 5 Minuten alleine drin,
316	dann schon, aber ansonsten ist es meistens lieber öffentlich, weil meistens mehr Menschen unterwegs sind und ich im Durchschnitt den Weg auch kenne.
317	Weil ich meistens die Umstiegspunkte immer kenne.
318	I: Und beim Taxi-
319	T2: Ja. Ich weiß es nicht. Das ist immer so, es kostet ja auch einiges und dann denkt man sich so mit okay, ja mit Uber geht es, weil jetzt
320	mittlerweile-, von der Uni, also ich habe halt immer geschaut, dass ich viel abends Uni habe mit den Kindern, dass mein Mann da ist. Dann bin ich
321	halt schon um 20 Uhr oder 21 Uhr heimgefahren, aber es ist auch Wurscht, weil U6, ja, sind noch viele Studenten unterwegs mit mir gewesen oder halt
322	viele, die halt da auch in diesen Studentenknotenpunkten wohnen. Und da ist es auch total voll und deswegen ist das auch nie ungut, also ich habe
323	lange auch an der U6 gewohnt.
324	(Die U-Bahn hält in der Station Pilgramgasse)
325	T2: Ich glaube wir müssen-, (schaut raus) Hätten wir schon längst glaube ich vorher raus müssen? Ah nein, Pilgramgasse wars, oder?
326	(Die Interviewpartnerin checkt nochmal die Route in der Wien Mobil App)
327	T2: Ja, Pilgramgrasse. (beide steigen aus)
328	I: Da kennt man sie dann in der Gegend irgendwann schon besser aus, wenn man einfach öfter dort ist.
329	T2: Genau. Also ich fahre, wenn es mir zwei Routen vorschlägt, schaue ich meistens weniger Umstiege, ist eh klar. Wenn es die gleiche Zeit dauert auch,
330	oder wenn du sagst vier Minuten, fünf Minuten und einfach auch bekanntere Wege fahre ich am liebsten. Das ist einfach, wenn ich weiß, okay, entweder
331	ich fahre jetzt wie heute, mit der U3 und in irgendeinem Bus, wo ich keine Ahnung hab, wo der fährt. Oder ich fahre halt die S-Bahn, wo ich jetzt
332	schon den Weg kenne und es einfach bequem ist zu zu fahren und wissen okay, es geht sich aus. Wenn ich da jetzt aussteige, dies das jenes, dass ich
333	den noch erwische, so mach ich das meistens auch. So: "Was der Bauer nicht kennt, isst er nicht". (lacht) So ungefähr.
334	I: Weil du gesagt hast, "weniger Umstiege". Das heißt, du würdest auch eine längere Strecke nehmen?
335	T2: Nein, also nicht viel. Also, wenn es jetzt wirklich unglaublich viel ist. Aber wenn man jetzt so fünf Minuten extra hat und ich sag okay,
336	aber da weiß ich, wo <u>die</u> U-Bahn ist, da weiß ich, wo <u>der</u> Bus ist und so weiter, dann schon. Aber ansonsten-, wenn jetzt irgendeine Geburtstagsfeier
337	hier ist oder so, dann fahre ich halt meistens so, wie es wir vorgesagt wird.

338	I: Okay, so, jetzt haben wir noch die kurze Strecke zu Fuß. Wie würdest du jetzt weiter vorgehen?
339	T2: Wo sind wir denn? Schauen, wie wir gehen müssen und gehen. (schaut nochmal auf die Karte in der Wien Mobil App)
340	I: Alles klar.
341	T2: Da rüber. (wir gehen den vorgeschriebenen Weg)
342	I: Nutzt du eigentlich irgendwelche weiteren Funktionen von Wien-Mobil? Es gibt ja z.B. eben diesen roten Kreis, der ein bisschen anzeigt, wie
343	lange man geht.
344	T2: Nein, was ich habe, ist, dass ich Favoriten habe.
345	I: Was speicherst du da auf?
346	T2: Äh, die Uni. Den ehemaligen Kindergarten von meinem Sohn. Dann habe ich noch abgespeichert, die Ärzte. Und das zu Hause. Und die Handballhalle.
347	I: Und die baust du dann auch immer ein, wenn du die Strecken brauchst?
348	T2: Ja, ja, also wenn ich jetzt, wenn ich jetzt dann von unserem Punkt nach Hause fahre, nehme ich die App raus, gib aktuellen Standort bis und
349	dann nehme ich halt den Favorit zu Hause.
350	I: Ah, das ist praktisch.
351	T2: Genau.
352	I: Alles klar.
353	T2: Das sind halt so die Favoriten, kann man vorher einspeichern. Und das nutze ich dann schon. Oder wenn ich bei uns zu Hause bin, da ist die
354	Endstation eines Busses, dann schaue ich manchmal wann der wegfährt. Und ja, dann kann man ja direkt mit dem Standort schauen und dann zeigt-, weil
355	das eigentlich der einzige Bus ist, der so wirklich fährt bei uns, und da schaue ich dann schon. Würde ich schon sagen.
356	I: Das heißt, du hast bei dir in der Nähe eine Buslinie, oder? Die du dann direkt nehmen kannst.
357	T2: Ja, zwei, aber eine ist viel näher und das ist die Endstation, das heißt, da weiß ich, da ist der Bus, steht da auch länger und da kann ich
358	einsteigen.
359	I: Wie schaut's aus mit so Störungen? Also, es gibt ja auch Infos über Störungen in der App drinnen.
360	T2: Also, das ist z.B. gerade heute. Normalerweise fahre ich mit der S-Bahn bis Handelskai und steige dort in die S45 um, um dort hinzukommen ins
361	Training. Und jetzt war es aber so, dass eine Störung war zwischen Floridsdorf und Praterstern. Und das aber anfangs in der App nicht angezeigt wurde.
362	Und dann habe ich mir gedacht, okay, dann schaue ich auf die ÖBB-App, die Scotty. Und da haben sie es aber auch nicht wirklich angezeigt, weil sie
363	haben gesagt, der gut, der Zug fährt trotzdem, aber "Achtung Störungen". Und dann war ich schon mit hä? (verwirrt)
364	I: Also es war allgemein deklariert "Achtung Störungen", aber es ist nicht-
365	T2: Ja, also es war das Rufzeichen und das die unregelmäßig fahren. Aber es ist halt irgendwie gar keiner gefahren, stand in Floridsdorf. Und da habe
366	ich gesehen, okay, da gibt's die U6 Busroute und dann als ich in der Station Handelskai war, habe ich mir gedacht, hey, es geht sich aus, ich weiß die
367	S-Bahn fährt um die Uhrzeit. Ich kann noch aussteigen und die benutzen. Dass ich jetzt nicht eine unbekannte Strecke fahren muss.

368	I: Das heißt, Wien Mobil hat eigentlich gar keine Informationen geben können zu der aktuellen Störung?
369	T2: In dem Moment nicht, nein. Vielleicht ist es auch gerade passiert, wer weiß ja, was im Nachhinein kommen ist, das weiß ich nicht.
370	I: Aber in dem Moment, wo es halt wow, hast du keine Informationen herbekommen.
371	T2: Genau.
372	I: Und in der Station an sich?
373	T2: Doch, da schon. Da schon da stand komplett. Also ist im Zug stand auch er fährt weiter und dann ist er aber nicht weitergefahren. Ich glaube, wir
374	müssen auf die andere Straßenseite irgendwann. (wir kreuzen die Straßenseite)
375	T2: Ich glaube, da ist irgendwo mein Zahnarzt. Da irgendwo. Mein alter Zahnarzt.
376	I: Aber so oft bist du im Fünften nicht, oder?
377	T2: Nein, nein, ich bin-, mir das jetzt wieder eingefallen, dass es da mal mein Zahnarzt war.
378	I: Um nochmal auf die App zurück zukommen, hättest für eine Idee, wie man die Apps verbessern könnte für Frauen, die nachts unterwegs sind,
379	Informationen brauchen in der Karte oder bei den Routen mehr Informationen benötigen?
380	T2: Also, was ich ärgerlich finde, was bei Frauen <u>nachts</u> gerade interessant ist, wenn es die gleiche Station ist, heißt das ja meistens, du brauchst
381	kurz um von der einen zur anderen zu kommen. Also sagen wir mal, ich steige aus von der Station Siemensstraße und muss aber zum Bus Siemensstraße.
382	Und da erstens berechnen sie sowieso nie ein, dass der Aufzug langsam fährt oder wie auch immer die Treppen gehen und dann heißt es manchmal, du hast
383	eine Minute Umstiegszeit, weil es ist ja eh das gleiche oder 2 Minuten. Der Fußweg dorthin ist aber viel länger, also solche Sachen oder das war glaube
384	ich bei der Klosterneuburger Straße, wo der 31er und die 5er Bim oder 33er Bim ist. Und da hat es geheiß mit ja passt, aber man musste halt zwei
385	Ampeln überqueren und dann hast du es nie geschafft bzw. wenn du die eine Ampel hattest, ist die Bim schon gefahren und da hieß 2 Minuten Umstiegszeit
386	und mit dem Verkehr hast du das dann nicht geschafft. Ich mein, nachts ist weniger Verkehr, rennst vielleicht eher mal über eine rote Ampel, was jetzt
387	auch nicht so das Wahre ist. Aber solche Sachen, das ist total bescheuert, dass man da nicht denkt, dass das nicht an einem Ort ist.
388	I: Also dass dieser Fußweg der dazwischen ist, dieser Umstieg mehr oder weniger, dass der einfach ein bisschen korrekter ist?
389	T2: Ja definitiv, weil bei uns bei der Siemensstraße, ich komme von der Seite eben von Leopoldau und man muss über die Siemensstraße Unterführung, um
390	dort mit dem Bus Richtung Kaganerplatz zu fahren. Das heißt, ich muss, weil dort kein Fußweg ist, entweder ganz weit vorne gehen, so diesen Umweg oder
391	ich gehe rauf die S-Bahn und drüben wieder runter und das zeigt es halt auch nie an, dass es sich ausgeht, dass ich mit einem Bus und mit einem Bus
392	fahren könnte. Also, da müsste ich wirklich entweder einen Bus früher nehmen und dann länger warten oder zu Fuß gehen, weil es sich halt zeitlich nicht ausgeht,
393	laut der App geht sich es aber aus. Selbst wenn ich alleine bin, ja, ich müsste über die befahrene Straße fahren, wo halt die Autos immer sich dumm
394	und dämlich stellen. Also selbst das. Solche Strecken, das ist halt bescheuert, das ist mein Wunsch.
395	I: Weil du jetzt gerade die Unterführung benannt hast. Ist es sowas, was man vielleicht mehr highlighten sollte?
396	T2: Ja, die Unterführung ist für die Autos.

397	I: Ah, die Autounterführung.
398	T2: Die Autos fahren unter der S-Bahn drunter.
399	I: Ah, okay. Ich dachte gerade über Fußwege bei der Unterführung nach.
400	T2: Also die S-Bahn ist oben, der Fußweg ist auf der Seite, also der Fußweg ist auch unten durch, aber es ist relativ gut geschildert, aber die Autos
401	fahren unten durch. Also man muss wirklich entweder zur S-Bahn hoch rüber, um auf die Straßenseite zu kommen, oder nach vorne zu einer Ampel.
402	I: Okay, okay.
403	T2: Also das sind totale Strecken, wo du Zeit verlierst. Also, ich habe es gerade mit dem Kinderwagen nie geschafft. Weil zu Fuß kann ich vielleicht
404	drauf sprinten, die Treppen und runtersprinten und geschafft. Aber mit dem Aufzug, der fast nie funktioniert, funktioniert es nicht.
405	I: Verstehe. Und macht es wahrscheinlich auch einen Unterschied, wenn man dann noch im Anschluss etwas erwischen möchte.
406	T2: Ja, oder halt pünktlich im Kindergarten sein muss oder wirklich irgendwie sich was ausgemacht hat und dann fährt das nicht so, wie es das
407	eigentlich-, also man schaut es sich an, denkt sich passt okay, ich fahre Bus und dann geht's aber nicht, weil diese Strecke zu kurz berechnet
408	wurde von der App. Und wurscht, ob man langsam- oder schnell-gehend eingibt. Oder das ist auch manchmal, selbst wenn es 5 Minuten, 10 Minuten, 7 Minuten warten müsstest, das es trotzdem sagt bei uns, man soll zu Fuß gehen
409	zur S-Bahn-Station, obwohl der Bus halt, ja, dann war das 3 Minuten länger, aber dafür fährt man mit dem Bus dorthin, das wird dann auch nicht
410	angezeigt.
411	I: Das heißt, der Bus wird ja dann nicht angezeigt.
412	T2: Er wird einfach nicht angezeigt, ich soll dann zu Fuß gehen, damit ich eben genau die S-Bahn erwische, die dann gut, sagen wir mal, jetzt die
413	andere S-Bahn erwischt. Aber wenn ich weiß, okay, der Bus fährt um, also das habe ich heute extra nachgesehen, es wurde mir S-Bahn
414	angezeigt. Ich wusste, die S-Bahn fährt um, das heißt, okay, um 45, 55 fährt der Bus weg, der Bus 2 Minuten zur Station, das heißt, ich kann dort, ja,
415	warte halt dann länger, als wenn ich direkt zu Fuß hinmüsste. Und das zeigt es bei uns nicht an. Vor allem auch langsam Gehende, Verletzte, Schwangere, Hochschwängere, weiß ich nicht, mit Kindern (seufzt). Das sind viele Sachen, wo du denkst,
416	natürlich mit den Kindern steige ich lieber im Bus ein und warte halt 10 Minuten, aber es wird nicht angezeigt, das muss man sich halt extra
417	rausfinden.
418	I: Okay, das heißt es irgendwie ganz cool, wenn man das auch irgendwie filtern könnte?
419	T2: Ja, wenn du sagst okay, halt dann so und so viel Umstiegszeit oder dass, wenn man weiß, der Bus fährt, ich wüsste nicht, wie man es machen könnte,
420	aber es wäre super, wenn es möglich wäre.
421	I: Wegen den Verkehrsmitteln abends haben wir schon gesprochen, eben, dass du dann aufs Taxi umsteigst, obwohl du das jetzt auch nicht so toll findest.
422	T2: Genau, nie alleine. Das mache ich nie alleine, das mache ich immer mit irgendjemandem zusammen. Oder wenn ich weiß, also wir fahren die meiste
423	Zeit die Strecke zusammen und dann fahre ich 5, 10 Minuten höchstens alleine, dann schon.
424	I: Okay. Aber die Öffis an sich so jetzt U-Bahn oder Straßenbahn ist überhaupt kein Problem.

425	T2: Nein, wenn ich sie kenne. Also, es ist immer-, kommt wirklich sehr drauf an. Wenn ich jetzt drüber nachdenke, alleine bin ich eben nur die
426	Unistrecke gefahren und da war alles bekannt, aber ansonsten war halt manchmal die Überlegung, da ja passt dann fahren wir mit dem Uber nach Hause
427	und da war halt doch jemand anders der sagt okay, er fährt jetzt auch oder ansonsten nach einer Hochzeit z.B. aus dem 22. zu uns rüber haben wir dann
428	irgendwann gesagt um 3 Uhr der Früh, wir gehen jetzt nicht zu U1, also holen wir uns ein Taxi. Solche Sachen, das ist dann auch die Bequemlichkeit und,
429	ja, gut nach einer Hochzeit sowieso auch mit den Schuhen und dem Kleid, aber das ist auch nach dem Fortgehen, also wir waren bei dem
430	Jungesellenabschied in der Stadt und dann denkst du okay, ich muss jetzt mit der U-Bahn fahren, dann irgendwann fährt meine S-Bahn, also bei uns
431	fahren ja auch nicht die S-Bahn immer durch bzw. fahren sie ja so wie die U-Bahn nicht durch. Von der U-Bahn müsste ich 15 Minuten in einem ja,
432	<u>beleuchteten</u> Weg, aber wo ein Teilweg <u>Wiesenweg</u> ist, also so eine Feldstrecke und das ist dann schon immer so (unsicheres "hm"). Ich kenne schon-,
433	also ich bin ein sehr großer True Crime Fan, das heißt man weiß immer recht viel oder ahnt manchmal recht viel, da könnte irgendjemand rausspringen
434	und deswegen nehme ich dann halt doch lieber einfach das Uber, das Taxi. Früher war es auch so, dass mein Mann mich auch von wo abgeholt hätte. Das hat er auch immer wieder gesagt: "Na, wenn es was nicht geht oder so,
435	ich hole dich ab, ich komm." Und das ist halt auch recht schön. Also einfach, dass er auch weiß, wie gesagt, er ist kein Öffi-Fahrer, er ist einfach
436	immer-, schaut auf seine Liebsten. Da habe ich die Bequemlichkeit und er weiß, mir geht es gut und dann (...)
437	I: Und wenn er dich nicht abgeholt hat, bist du dann mit anderen gemeinsam heimgefahren und hast nur dieses kurze Stück nach Hause gehabt?
438	T2: Nein, nicht ganz, aber dann habe ich die Musik rein gemacht und dann alles ignoriert einfach so, also mir wäre jetzt auch nicht wirklich groß
439	schlecht was aufgefallen oder so, ja betrunkene Leute die depperte Sachen machen oder dumm schreien oder so, oder sich mit irgendwen fetzt, dann macht
440	man vielleicht die Kopfhörer raus, weil es spannend ist, aber ansonsten (lacht).
441	I: Jetzt habe ich noch eine letzte Frage, bevor wir da vorne schon da sind. Es gibt ja das Phänomen, dass man halt eben das Handy auch sehr gerne bei
442	sich hat, wenn man eben unterwegs ist, weil man sich ablenken kann, weil man jemanden anrufen kann, wie wäre die Situation für dich, wenn du
443	theoretisch, du hast es wahrscheinlich immer dabei, weil du heute dann ab Podcast gerne hörst, aber wie wär es für dich, wenn du theoretisch das Handy
444	gar nicht dabei hörst?
445	T2: Komisch.
446	I: Komisch? Weil du die eigentlich gar nicht dann ablenken kannst und dann nicht signalisieren kannst, "ich bin nicht ansprechbar"?
447	T2: Nein, weil es für mich generell komisch ist, wenn ich nichts im Ohr habe, wenn ich alleine fahre. Also die ganzen Umweltgeräusche, gerade auch die
448	U-Bahn-Geräusche, das Laute, das ist einfach so ungut. Also laute Geräusche generell bin ich kein Fan von und dann ist es halt auch immer so
449	diese Eindrücke, die man dann halt und dann versuche ich halt einfach entweder in meine Gedanken mich zu verlieren oder halt einfach auf nichts zu
450	achten oder irgendwas stumpf da zu machen. Ich wüsste jetzt nicht wirklich wann es passiert ist, aber das ist so das eher noch, selbst wenn ich nicht

451	auf Handy schauen weiß der Akku nicht mehr so ist, ne? Dann einfach halt raus schauen und wirklich ignorant alles immer so- (...)
452	I: Ignorant sein?
453	T2: Ja.
454	I: Okay. So, wir sind angekommen. Wir haben das super gut gemeistert. Ich danke dir für den Spaziergang.
455	T2: Gerne, gerne.

MW/T3:

1	I: Nochmal danke, dass du dir dafür die Zeit nimmst. Wenn du keine Fragen mehr hast, dann könnten wir jetzt mit dem Spaziergang starten. Du sagst
2	gerne, wie wir jetzt vorgehen.
3	T3: Gerne. Also ich nehme die Wien Mobil App. Normalerweise schaue ich, ob der Standort eingeschalten ist, weil es leichter ist zum eben (...), dass
4	er mir gleich den Startpunkt richtig auswählt. Praterstraße (...) kann natürlich nicht schreiben (...) Praterstraße (tippt die Adresse in die Wien
5	Mobil App ein) ich hab ADHS, das ist, deswegen bin ich ein bisschen (unv.).
6	I: Alles Gut. Lasse dir ruhig Zeit, wir haben keinen Stress.
7	T3: So, 15/, 1 2 3?
8	I: 15, ich glaube, es ist wurscht, nehmen wir 15/1.
9	T3: Okay (lacht). Genau, dann würde ich hingehen auf "Route erstellen", wählt automatisch den Standort aus. Wenn es mir zu lange dauert, dann mache
10	ich es anders. Ich nehme normalerweise den Weg mit dem des geringsten Widerstandes. Also ich würde jetzt sagen, okay, ich brauche eine halbe Stunde
11	mit drei Öffis oder halbe Stunde mit zwei. Also würde ich die mit zwei nehmen, weil weniger umsteigen, weniger Gefahr, dass man irgendwo eine Störung
12	hat. Also, dann würde ich die nehmen.
13	I: Alles klar, das heißt, wir würden jetzt U6 und U4 fahren.
14	T3: Genau, dann schaue ich aber mal rein, was heißt U4, wo genau? Schwedenplatz und dann 8 Minuten gehen versus dann fahren und dann gehe ich genauso
15	8 Minuten, also ist das Wurst. Also ich würde dann tatsächlich nehmen U6, U4.
16	I: Ist dir ist dir das wichtig, dass der Fußweg dann zum Schluss auch kürzer ist oder am kürzesten ist von der gesamten Strecke?
17	T3: Es ist ein Fakt, es ist nicht der wichtigste Fakt, aber wenn ich jetzt sehe, okay, hey, ich kann näher zum Ziel, wenn ich eine Viertelstunde gehen
18	muss, versus 5 Minuten gehen, dann schon, weil ich hab es halt mit dem Knie, also mit dem Fuß und dann ist es schon wichtig, dass ich auch nicht zu
19	lange brauche.
20	I: Okay, dann nehmen wir die Strecke.
21	T3: Das heißt, wir müssten jetzt noch rauf, weil in drei Minuten kommt die U-Bahn.
22	I: Dann schauen wir los.
23	T3: In welche Richtung? (lacht) Eh Richtung raus zu, das heißt Floridsdorf, okay.
24	I: Okay. Passt.

25	T3: Normalerweise würde ich den Aufzug nehmen, aber wenn ich dann schon da bin, dann gehe ich halt auch die Stufen.
26	I: Wieso würdest du den Aufzug nehmen? Wegen Knie und so?
27	T3: Ja, genau, normalerweise und weil ich doch ein bisschen mich als faul bezeichnen würde und ich bin müde. Und ja. Und wenn ich ihn alleine fahren
28	kann, vor allem, normal es ist hier viel los. Jetzt am Abend nicht, aber untertags, ich mag mich einfach nicht zwischen Menschen quetschen, das ist
29	nicht so meins und dann haben wir hier auch die Bettler und Sänger und das ist mir dann auch einfach zu viel. Genau.
30	(Geräusch einer ankommenden U-Bahn)
31	I: Klingt das nach unserer?
32	T3: Nein. Unsere kommt in zwei Minuten.
33	I: Perfekt. (lacht)
34	T3: Ich renne auch keiner U-Bahn nach. Aus Prinzip nicht. In Wien kommen sie oft genug.
35	I: Ja, das System ist ja ganz gut eigentlich.
36	T3: Genau, jetzt würde ich nochmal schauen. (Blick auf Route in der Wien Mobil App) Ich würd trotzdem die nehmen, die nächste kommt in 4 Minuten.
37	I: Mhm. (nickt)
38	T3: Also sicher ist sicher. (beide steigen in U-Bahn ein) Und wie alle Menschen: Fensterplatz. (lacht)
39	I: Fensterplatz?
40	T3: Ja (lacht). Oder zumindest wo ich allein sitzen kann. Ist ganz lustig, kann man gut beobachten, ja. Wenn die U-Bahn leer ist, steigen alle Leute
41	ein. Es setzen sich alle alleine hin. Und es setzen sich alle in Fahrtrichtung hin. Und dann füllt es sich langsam an, die gegenüberliegende Seite.
42	Einer von beiden und dann quetschen sich alle andere dazu.
43	I: Bist du jemand der, wenn jetzt nicht so viel los ist z.B. abends, dass du lieber ein Eckchen alleine suchst oder setzt du dich irgendwo dazu?
44	T3: Es kommt drauf an, wie heiß mir ist, normalerweise setze ich mich in die Nähe vom Ausgang. Aber wenn wenig los ist, ich setz mich eigentlich auch
45	dort hin, ich weiß nicht, welcher Platz mich anzieht. Aber in der Regel schaue, dass ich nahe beim Ausgang bin, dass ich ihn nicht verpasse und nicht
46	über fünf Leute drüberrennen muss und dann so "Entschuldigung, Entschuldigung!".
47	I: Ah, okay, aus Zeitgründen.
48	T3: Genau. (lacht) Aber wenn wenig los ist, setze ich mich auch mal weiter weg, wenn ich sag, hey, das ist bequemer oder da hinten ist ein Kind das
49	laut ist und ja. Also von dem her darauf achte ich schon noch.
50	I: Du bist ja jetzt da beim Chor. Ja. Ähm, du wohnst aber in Neu Leopoldau da, oder?
51	T3: Ja.
52	I: Wie ist es dazu gekommen, dass du daher fährst immer zum Chor? Du fährst jede Woche wahrscheinlich, oder?
53	T3: Ja, das ist eigentlich so, dass das die Gesangslehrerin ist von einem meiner besten Freunde. Und ich wollte schon halt immer irgendwo singen und
54	dann habe ich gedacht, warum nicht, da ist es über die Volkshochschule, es ist günstig. Mhm. Und letztes Jahr ist sich es auch besser ausgegangen als

55	dieses Jahr (lacht), weil ich anders gearbeitet habe und mein Kind war noch im Kindergarten und wir haben das besser regeln können. Jetzt ist so,
56	heute habe ich es das erste Mal so gemacht, dass ich nach der Arbeit nicht heimgekommen bin, die Kinder zu holen, sondern einfach in der Arbeit
57	geblieben bin. (unv.) heute bin ich dann zuerst zum Handelskai gefahren, weil ich habe da noch (lacht) lustigerweise überlegt, welcher Weg ist
58	schneller zum Chor. Weil von Neu Leopoldau brauche ich eine Stunde, wenn ich Glück hab. Und von, also von meiner Arbeit, das ist eben am
59	Praterstern, brauche ich entweder, also habe ich dann geschaut, ich könnte natürlich fahren zu U4 und Alserbachstraße und hin mit der Straßenbahn.
60	Oder ich könnte fahren eben Handelskai und dann runter, dann hab ich auch noch geschaut, welcher Weg ist der schnellste. Und dann war es auch
61	eigentlich halbwegs wurscht, weil dann hab ich gedacht, ja, ich habe ich habe noch ein paar Sachen beim Handelskai in der Millennium City, wo ich was
62	erledigen kann, dann fahr ich dorthin und hab keinen Stress. War auch wirklich die Route, die ich am sichersten war, die ich halt am meisten kenne und
63	weiß ich U6 und da kann ich Spittelau aussteigen und hingehen, Nußdorferstraße aussteigen und hingehen oder eben Währinger Straße, je nachdem. Sollte
64	die U-Bahn was haben. Genau.
65	I: Weil du jetzt vorhin schon Störungen erwähnt hast, ist das etwas, das dir öfter mal vorkommt, wo du denkst, "das ist wirklich, das ist eigentlich
66	das so ein Punkt, den würde ich gerne nennen, weil Störungen sind für mich nervig"?
67	T3: (überlegt) Nein, also jein. So wie im Sommer, wo ich es gewusst habe, da stört es mich nicht. Wenn ich natürlich nichts davon weiß, und es wird
68	immer heißer in der U-Bahn, ich habe so anscheinend so bisschen klaustrophobische Tendenzen. Ich mag dann (...) dann ist es mir schon unangenehm. Aber
69	es passiert nicht so häufig. Also nicht so häufig wie andere Leute mir erzählen, dass sie Störungen haben. Weiß nicht woran es liegt, liegt es an der
70	Uhrzeit, wo ich fahre, liegt es an Glück, ich weiß es nicht.
71	I: Ja, dieses Jahr waren ja wirklich viel Baustellen da und kurzfristige Veränderungen.
72	T3: Ja, im Sommer, ja, zuerst habe ich mir eben echt Sorgen gemacht, weil eben, ich wohne bei der (nennt ihre Wohnadresse). Habe mich gedacht: Wie
73	kommt ich mit den (...) weil ich arbeite beim Praterstern. Und dann sind wir drauf gekommen, hey, ich kann auch in die andere Richtung fahren zu Neu
74	Leopoldau, weil ich dachte, die ist auch gesperrt, die Station. Und dann so (unv.), nein, Leopoldau ist nicht gesperrt und dann kann ich mit der
75	S-Bahn von der (nennt ihre Wohnadresse) bis dorthin fahren und mit der U1 zur Arbeit. Und dann war das eh nicht mehr so schlimm, aber zuerst habe ich
76	mir schon gedacht, so uff. Und Schienenersatzverkehr, wir hatten einen Schild für den Schienenersatzverkehr bis zur (nennt ihre Wohnadresse), aber es
77	ist nie in Bus gefahren. Keine Ahnung, was das war. Also (schaut raus, weil die Türen aufgehen). Oh.
78	I: Müssen wir aussteigen?
79	T3: Ja. (beide steigen aus) Aber (...) (zeigt zum Aufzug)
80	I: Wir können gerne auch mit dem Aufzug fahren. Wie du magst.
81	T3: Nein, wir müssen mit dem Aufzug fahren. Wir wollen ja zur U4 runter. Ich weiß nicht, ob das ist der richtige Aufzug ist. (kontrolliert die

82	Umgebung und seufzt) Gibt ja einen für die S-Bahn und einen für die U-Bahn. Und das ist hier wirklich mühsam (unv.). Wissen wir, dass der Aufzug
83	funktioniert? (drückt auf den Knopf)
84	I: Ist das schon mal vorkommen öfter, dass der nicht funktioniert?
85	T3: Ja, bzw. halt wenn wirklich viele Leute da sind, die streiten sich ja darum, dass der dann einsteigen kann. Ich bin eine, die immer schaut, ob es
86	jemanden gibt mit Kinderwagen oder sonst was, also wenn Platz ist, lasse ich sie vor. Weil ich meine, ich stehe eh ja nur da. Und dann stört mich
87	schon jetzt wenn ich mir denke, ja, ich kann noch eine U-Bahn abwarten. Ich weiß schon, andere Leute machen Stress, aber es ist eigentlich gemacht für
88	Leute, die nicht die Stufen nehmen können. Bei mir ist es reine Convenience, dass ich eben mit dem Aufzug fahre. (beide steigen in den Aufzug)
89	I: Aber du bist ja auch Mama, das heißt, du bist mit dem Kinderwagen unterwegs, oder?
90	T3: Nicht mehr. Ich war unterwegs, meine Kleinen sind 3 1/2 und 6. Da brauche ich zum Glück nicht mehr ganz ganz selten, dass ich es habe, das nehme
91	ich eher nur, wenn wir in der Gegend sind. Mhm. Wenn ich sie abhole und ich weiß, es könnte sein, dass sie müde werden unterwegs, dann habe ich es
92	dabei. Aber wenn in den Öffentlichen verwende ich es eigentlich gar nicht mehr. Einfach eben wegen Platz, diskutieren, reinquetschen, rausquetschen.
93	Das ist etwas, was mich schon stört. Also diese Haltestangen in der Mitte, wir brauchen sie, aber ich habe so einen Fahrradanhänger Kinderwagenteil,
94	das ist halt breiter als so ein normaler 0815 Kinderwagen. Und damit ist dann mühsam (...) irgendwo reinzukommen. Und die Leute schauen einen an, das
95	ist ja (seufzt) sappalot.
96	I: Jetzt müssen wir Richtung Hütteldorf?
97	T3: Ja, genau und dann Karlsplatz aussteigen, da muss ich eigentlich überlegen. (...) Nein, bei der U1, bei der U2 weiß ich, wo ich stehen bleiben
98	müsste, bei der U4 wüsste ich es nicht. Aber ich glaub, in der Mitte ist eigentlich immer gut.
99	I: In der Mitte des U-Bahn-Zugs?
100	T3: Ja, ich schau dann, wenn ich nicht weiß, wo ich aussteige, schau ich wo sind die meisten Leute und meide den Ort. Okay. bzw. wenn ich dann sehe,
101	das ist eh eine durchgängige U-Bahn, dann steige ich mal ein und schau dann, dass ich einfach irgendwo hingeh, wo wenig los ist.
102	I: Ah, okay. Einfach so, weil du dann deine Ruhe hast? Weil viele Menschen dann einfach anstrengend sind?
103	T3: Ja, beides. (lacht) Es geht das eine mit dem anderen einher, ne? Wenn weniger Leute sind, habe ich mehr meine Ruhe. Und man weiß ja nicht, mit
104	welchen Leuten man einsteigt. Also nicht, dass ich Angst hätte oder so, aber einfach vom Toleranzlevel her für Lautstärke.
105	I: Ja, und vor allem, wenn man dann abends unterwegs ist, möchte hat man eigentlich nur nach Hause und seine Ruhe haben.
106	T3: Ja voll. Aber ich habe auch noch, also ich habe ganz ganz selten unangenehme Erlebnisse gehabt.
107	I: Hast du irgendeine Erfahrung in Wien gehabt, eine konkrete Situation, die dir unangenehm war?
108	T3: Das ist schon länger her. Also zwei Situationen. Das eine, da war bin in der U-Bahn, wo ich dann ausgestiegen bin von der U3 und in den anderen
109	Wagen reingegangen bin. Und das andere war, da ist mir jemand von der U3 von Wien Mitte zur S-Bahn mit nachgegangen.

110	I: Ist dir da jemand nachgegangen?
111	T3: Ja. Und das war, der hat mich jetzt schon sehr lange angestarrt gehabt und ich war mir halt echt nicht sicher, und ich, natürlich interpretiere
112	auch viel falsch, ja. Aber weil er halt wirklich auch dann das Gleiche gegangen ist und gleichen Tempo wie ich gegangen ist und dann habe ich damals
113	meinen noch Freund, jetzt ist es mein Ehemann, angerufen und einfach gesagt, "Ah, ich habe Angst. Ich weiß nicht, ob da wer ist, der was von mir will.
114	" und dann zum Glück waren da viele Leute schnell eingestiegen und dann ja, aber sonst wirklich auch was ich jünger war, aber jetzt so in den letzten
115	Jahren gar nicht. Leute wollen eh alle heim, wollen in Ruhe gelassen werden oder sind betrunken. Dann wird ein Spaß, aber zumindest zu mir kommt
116	niemand unangenehm.
117	I: Das heißt, du hast dann einfach gesagt, okay, um die bisschen wohler zu fühlen, rufst du jemanden an, damit du beschäftigt wirkst auch?
118	T3: Genau, oder damit ich einfach jemandem sage, hey, das und das ist jetzt passiert und natürlich dann irgendeine Person des Vertrauens und ich war
119	auch am Weg zu meinem Mann, also damals Freund nach Hause und da hat das für mich Sinn gemacht, dass ich ihn anrufe.
120	I: Was war die erste Situation?
121	T3: Die erste, ich weiß gar nicht mehr, das waren so zwei Jugendliche und da war in der U3 wenig los, was ich mich erinnern kann und ich bin halt, ich
122	weiß nicht warum, aber die haben sich zu mir gesetzt. So das typische, da ist wirklich alles leer und die setzen sich zu einen. Und das habe ich halt
123	komisch gefunden und dann eben bin ich ausgestiegen und die sind immer noch nach ausgestiegen und dann bin ich halt habe ich halt geschaut, dass ich
124	einfach schnell die Düse mache, also ich weiß auch nicht mehr wie genau. Das ist schon lange her. Also, da war ich sicher so in den 20ern.
125	I: Aber es ist halt komisch, wenn-
126	T3: Ja, wenn wenn es halt leer ist und dann setzt sich jemand genau da her und sonst nirgendwo, äh. Aber ich bin halt, ich habe nicht so- (...) meine
127	Grundeinstellung ist positiv Menschen gegenüber, ich denke von niemanden grundsätzlich was Schlechtes. Aber wenn es halt dann so spezifische
128	Situationen von denen man gewarnt wird halt auch, die man einfach hört, so hey, die sich zu dir setzen, wenn dann niemand sonst ist, das ist komisch,
129	pass auf. Dann ja, dann schaue ich drauf, aber sonst wenn da jetzt die Leute sitzen, ich denke nicht von jedem, oh mein Gott, da will mich wer
130	überfallen oder mir was Böses. Man wird dann halt schon, also ich finde schon, dass man das Frau viel gewarnt wird, was ja eh schade ist, also so (unv.
131	): Männer passt auf, was ihr tut, sondern Frauen passt so auf, was ihr tut. Aber eben die Situationen prägen sich ein. Die Sache ist halt, als Mama
132	fällt es einem jetzt viel auf. Weil ich hab zwei Söhne. Ich will den versuchen zu erklären, wie man sich halt verhält in öffentlichen Verkehrsmitteln
133	oder einfach rundum Menschen halt herum, dass man nicht einfach jeden anfassen kann oder dass man jeden anreden tut. Ich meine, Kinder sind Kinder,
134	aber trotzdem, dass ich noch mal drauf schaue, dass sie sich ja nicht irgendwie Leuten zuschmeißen. Von einer Freundin von mir ein Kind, die setzt
135	sich zu jedem Mann dazu, zu jedem und das ist also die muss die nicht mehr viel kennen. Meinen Mann kennen wir und wir wissen mein Mann ist harmlos.

136	Aber sie wird sich halt zu jedem Menschen hin hinsetzen und "hahaha" und das ist halt schon extrem gefährlich. So da klingeln bei mir schon die
137	Alarmglocken. Bei der Mutter, ich weiß nicht, warum sie da nicht noch mehr interveniert, aber das ist auch nicht mein Bier. Ich erkläre es ihr dann
138	halt insofern, wie ich es erklären kann, ne. Um so früher ähm wenn man da aufmerksam macht, desto besser.
139	I: Ja, sowieso. Bevor man da schlechte Erfahrungen hat?
140	T3: Ja, ja, ich habe auch zum Glück noch nichts gehört von meinen Kindern, dass sie irgendwas machen würden. Also, wenn sie wild sind, sind sie immer
141	mit Burschen wild. Mit Mädels eigentlich gar nicht. Nicht, dass ich das forcieren würde oder so, dass man Mädchen einfach nicht angreift, also indem
142	Sinne nicht angreift, aber ich glaube, sie machen es auch einfach nicht. Ja. Das finde ich hier ganz gut. (...) Ja.
143	I: Jetzt sind wir beim Schottenring.
144	T3: Genau, wir haben zwei Stationen noch, oder? Ich schaue nochmal kurz, was ich gesagt habe, wo wir aussteigen sollen. (schaut in die Wien Mobil App)
145	Ja, Schwedenplatz sollen wir aussteigen.
146	I: Schwedenplatz, okay.
147	T3: Genau, und dann schaue ich mir normalerweise auch an, also, wenn ich dann da bin, also beim Schwedenplatz, normalerweise ich schaue dann nicht da
148	unbedingt, also wegen den Anweisungen, sondern hier. (navigiert in der App auf der Karte)
149	I: Auf der Karte?
150	T3: Auf der Karte, dann zoome ich noch mal rein. Dass ich weiß, wo ich bin. Manchmal frage ich aber trotzdem auch noch Google Maps zusätzlich, weil
151	ich dem nicht traue.
152	I: Wem traust du nicht? Die Standort-Angabe von Wien Mobil?
153	T3: Ja es ist manchmal zu langsam. Und da bin ich schon ein bisschen weiter und dann bin ich mir nicht sicher. Das ist jetzt eher eine relativ einfache
154	Route, aber zum Beispiel, was ist das? (zeigt den ungenauen Standort in der Wien Mobil App)
155	I: Magst du mir bitte davon ein Screenshot machen, das schaut wirklich-, das ist irgendwie ein bisschen irreführend, oder?
156	T3: Klar.
157	(beide steigen aus der U-Bahn aus)
158	T3: Genau, und dann bin ich halt ein bisschen verwundert und frag mich, okay, gibt es das nicht anders auch noch? Ah. (kontrolliert die Routenangabe
159	in der Wien Mobil App) Genau, und jetzt würde ich z.B. schauen, was hat er gesagt für einen Ausgang, was steht da, welchen Ausgang ich nehmen soll,
160	ne?
161	T3: (liest) "Treppe rauf". (orientiert sich in der Station) Treppe rauf. Das heißt, ich würde mal davon ausgehen, er meint die Treppe da hinten, ne?
162	(zeigt in die Richtung)
163	I: Ich denke, ja.
164	T3: "Treppe rauf." Weil sonst würde er sagen, Ausgang Richtung irgendwas nehmen. Und das tut er nicht. Schauen wir mal. Da steht "Halten Sie sich für
165	6 m Richtung (unv.)". Ey, ich kann mit sowas nichts anfangen.
166	I: Mit den Meteranzeigen?

167	T3: Ja, kann das ur schlecht einschätzen.
168	I: Das heißt du machst es dann immer so ein bisschen-
169	T3: Gefühlsmäßig. Okay, ja, 6 m ist nicht weit, ne? Ein Schritt ist ein Meter, was ja glaube ich auch nicht stimmt, unbedingt. (beide lachen)
170	I: Jeder geht ein Schritt anders, oder?
171	T3: Genau. (lacht) Also, dann würde ich eben noch mal bei Google Maps z.B. schauen, ne? So ich gehe dann rüber zu Google Maps. Und schau dann noch
172	einmal, ob das wirklich so ist, auch wie es da steht, weil Google Maps hat normalerweise auch die besseren Wege.
173	I: Inwiefern? Die Routen meinst du?
174	T3: Ja, die Routen sind besser.
175	I: Und trotzdem verwendest du dann Wien Mobil?
176	T3: Ja, wegen den Öffis. (lacht laut) Ich weiß, klingt verwirrend.
177	I: Du kannst es gerne näher erklären.
178	T3: Wenn ich es könnt. (lacht)
179	I: Alles gut.
180	T3: Ich glaube, Google Maps ist einfach für mich die erste Anwendung fürs Autofahren. Und dann ist es sekundär für den Weg zum Sichergehen, dass ich
181	richtig gehe. Wien Mobil ist für mich einfach, weil ich da meine Jahreskarte drauf hab und eben für die Öffis. Ich weiß, dass es des andere auch
182	die Öffis hat, aber der bietet mir zu viel an, weil Google Maps bietet mir noch an, das Taxi nehmen oder E-Scooter und ich werde dazu verleitet dann
183	andere Sachen in Anspruch zu nehmen, die ich nicht brauche. (kontrolliert die Route in der Google Maps App) Ja, und z.B. der sagt jetzt wir brauchen
184	11 Minuten. Okay. Ich glaube es war der falsche Ausgang. Schau mal. Deswegen vertraue ich solche Sachen nicht. (zoomt in die Karte) Ja. Okay, na wir
185	sollen (...) dann gehe ich aber lieber den Weg von (seufzt) Ja, weil der sagt, also Google Maps sagt, ich soll so gehen. (zeigt den Weg auf der Google
186	Maps Karte)
187	I: Ja?
188	T3: Und der sagt, ich soll so gehen. (zeigt die Karte in der Wien Mobil App) Okay, die andere Brücke. Ja, also ich würde jetzt dann trotzdem mal den
189	Weg nehmen. Ich weiß nicht, warum es (...) diesen hier extra da macht.
190	T3: (kontrolliert nochmal den Weg in der Karte der Wien Mobil App) Ja ohja, ich glaube, es sagt, ich soll die Stufe runtergehen, aber warum? Achso, zum
191	Donaukanal runter? Da wollen wir gar nicht hin. (beide lachen)
192	I: Komisch.
193	(...)
194	I: Gibt's irgendwelche anderen Features, die du in der WienMobil App noch nutzt. Du hast die Jahreskarte drauf.
195	T3: Genau. Wobei da wollte ich auch, das fand ich nervig. Ich wollte umsteigen. Weil da gab es eine Aktion. Wenn man die Jahreskarte digital hat, dann
196	kriegt man irgendwas vergünstigt. Und an sich "Hey, das will ich nutzen." Und das darf ich aber nur machen am Ende meiner Jahreskarte. Also des Abos.
197	Weil ich immer so "Hey, ich würde euch sogar 10€ extra zahlen, wenn ich das jetzt machen darf." Geht aber nicht. Ich fand das irgendwie doof.

198	I: Okay.
199	T3: Aber habe ich halt nicht ändern können. Ansonsten, oh ja, ich schaue schon manchmal Stationen nach. Wenn ich weiß, ich muss mit dem 31A fahren, aber mir fällt jetzt der Name der Station nicht ein, wenn ich es jemandem halt sagen will. Dann schaue ich manchmal in der App nach. Und weil es dann
200	schneller geht, ich einfach nur die Linie raussuchen muss. Genau, das mache ich auch manchmal. Ansonsten ich würde gerne die Funktion für Favoriten
201	setzen nutzen ich.
202	I: Ah okay, da hast du wahrscheinlich das Zuhause drin und den Chor oder die Arbeit?
203	T3: Ja, eigentlich habe ich mich lange geweigert, weil ich mag das nicht wenn die Apps es wissen, was meine Lieblingsplätze sind, das ist so. Ein
204	eigenes (...), ich weiß nicht, ich finde das seltsam. Aber ja, mit der Zeit ist es halt schon praktisch, wenn ich nicht dauernd die Adresse eingeben muss
205	und ich da schauen muss. Genau, also eben die häufigsten Sachen. Den Chor noch nicht, weil jetzt war Sommerpause und jetzt habe ich es noch nicht
206	drinnen.
207	I: Aber wahrscheinlich Kindergarten und Schule und so?
208	T3: Genau, genau. Auch weil ich z.B. die Kinder gebracht habe, manchmal wissen muss, wie schnell kommt der Bus. Also z.B. gerade beim 30er, den ich
209	bei mir habe, da zahlt es sich manchmal nicht aus auf dem Bus zu warten, da kann man auch eine Station gehen und dann einen anderen Bus nehmen. Dann
210	weiß ich, okay, dann gehe ich vor. Oder ich sage, okay, ich habe da noch 5 Minuten Zeit, ich kann mir ein bisschen, ich muss mich nicht so stressen zu
211	Hause um den Bus zu erwischen. Deswegen nutze ich das halt schon die Anzeige auch eben, von dem wie lange dauert es.
212	T3: (überprüft die Route in der Wien Mobil App) Und jetzt hat es z.B. die Adresse verloren. Nur weil ich was anderes gemacht habe, das nervt mich
213	schon.
214	I: Was hast du anders gemacht?
215	T3: Ich hab-, bin rausgegangen um zu schauen, welche Funktionen ich nutze. Bin zurückgegangen und hat das die Suche verloren.
216	I: Ah, die Route ist weg?. Ah, super.
217	T3: Genau. Weil der sagt jetzt, ich soll da- weiß nicht wo das Ding glaubt, dass man gehen kann? Ich finde das sehr sehr spannend. Ähm, das ist die
218	Praterstraße. Ich glaube das Ding will, dass wir die Praterstraße langgehen. Da. (zeigt in eine Richtung) Das kenne ich nur, weil ein Arzt vor uns in
219	der Nähe ist. Und dann, also das ist schon nicht ganz richtig, also.
220	I: Ja, du kannst mal gerne ein Screenshot davon machen, weil das nehme ich dann gerne auf.
221	T3: Also eben deswegen sage ich ja, Google Maps ist da eigentlich akkurater. Deswegen hat es wahrscheinlich auch gesagt, sollen wir da vorne gehen und
222	darüber. (zeigt in eine Richtung)
223	I: Ah, ja.
224	T3: Beziehungsweise ich glaube Google Maps nimmt dann halt auch zuerst den Autofahrer, nicht den Fußgänger. Autofahrer, wenn ich da an der Brücke
225	vorbei bin, kann ich nicht mehr zur Brücke fahren, also die nächste nehmen, ne? Und dann oh Gott. (seufzt) Ich habe eh genau das gescscreenshotet.
226	I: Super danke dir.

227	(beide lachen)
228	I: Aber irgendwie kommen wir hin.
229	T3: Ja, ja, das ist das. Alle in Wien für irgendwo hin. Genau.
230	I: Aber wenn man es halt stressig hätte, bei so einem Termin oder so, dann ist das natürlich nicht lustig.
231	T3: Ich hasse das. Das ist das, wo ich manchmal dann doch auf ein Auto um um schwenke. Weil ich habe ein Auto. Besonders z.B. ich weiß, dass es hier
232	eben Parkgaragen gibt. Also wenn ich keinen Parkplatz finde, weiß ich, Parkgarage und dann leiste ich mir sozusagen den Luxus von, ich stell mein Auto
233	rein und ich zahle es. Bevor ich eben ewig lang Parkplatz suche oder bevor ich eben mit den Öffis zu spät komme. Vor zwei Wochen im Chor, nein, vor
234	zwei Wochen? Letzte Woche musste ich mit dem Auto fahren, weil es eben so stressig war, öffentlich 50-60 Minuten zum Chor und ich so "okay, mit dem
235	Auto brauch ich 20 Minuten inklusive Stau". (lacht) Und beim Chor gibt es tatsächlich um die Uhrzeit extrem viele Parkplätze. Von dem habe ich dann
236	gesagt, warum sollte ich die Öffis nehmen? Aber mit der Lösung, dass ich eben in der Arbeit bleibe und nicht nach Hause fahre.
237	I: Zahlt es sich aus, dass du es verbindest?
238	T3: Genau, also sonst würd das Auto stehen von zu Mittag bis 4 Uhr und dann noch einmal draußen. Das macht keinen Sinn.
239	I: Heißt das, du fährst dann auch oft in der Stadt mit Auto oder wie-
240	T3: Nein, ich hasse es.
241	I: Ah okay. Und wie oft fährst du mit dem Auto und den Öffis abends oder nachts, wie oft bist du da so unterwegs? Also nachdem ich abends nicht so gut
242	sehe, fahre ich wenig mit dem Auto. Also ich sehe schon, aber ich habe halt Astigmatismus und dann sieht man die Lichter nicht mehr so gut. Ich bin
243	grundsätzlich in Wien lieber mit den Öffis unterwegs.
244	T3: Letztens war ich Karaoke singen. Da bin ich auch mit dem Auto gefahren, weil ich spät dran war, lustigerweise. Und genau zu der Zeit, wo wir uns
245	treffen, ist ein Loch bei den S-Bahnen. Da würde ich eine halbe Stunde warten. Aber normalerweise, wenn wir fortgehen und das ist jetzt am Handelskai
246	Floridsdorf, fahre ich öffentlich. Und im Notfall nehme ich ein Uber nach Hause oder irgendein anderes Taxi.
247	I: Das heißt, der Heimweg ist dann meistens mit einem Fahrtendienst, oder?
248	T3: Ja, mittlerweile. Es liegt einfach daran, dass ich früher zu Hause sein möchte, weil eben mit Kindern, ich muss wieder aufstehen, ich muss wieder Energie
249	haben.
250	T3: Wir sollten da sein. Da ist das Lokal.
251	I: Yeah, super. Wir haben's geschafft.
252	T3: Genau. Perfekt. Ist auch interessant, ich mache dir nur ein Screenshot, weil das was du gesagt hast, 21:39 Uhr Ankunft stimmt auf die Minute genau.
253	I: Ja, perfekt.
254	T3: Obwohl der Weg seltsam beschrieben war. (lacht)
255	I: Ja, perfekt. Ja, dann würde ich sagen, wir drehen einfach wieder um. Schau mal langsam wieder in die Station, dass du dann auch wieder heimkommst.
256	(Teilnehmerin wird zur nächsten U-Bahn-Station begleitet)

257	T3: Das ist ja das Schöne, also das mit eben, ich könnte hier mich auf sehr viele Wege entscheiden auch. Ich könnte hier mit dem 31er fahren. So mit
258	der Straßenbahn, wenn ich sage, ich habe viel Zeit, und möchte gemütlich fahren, das mache ich schon gerne. Alte Straßenbahnen fahren, wenn niemand
259	drin ist, wunderbar. Das wäre meine Lieblingsbeschäftigung. Einfach weil weil das Gefühl, so cool ist in den alten. Und es ist langsam, man kann viel
260	anschauen und in der U-Bahn sind alle sind die Leute eher gehetzt und wollen "Chuck, Chuck, Chuck, Chuck" und die Tür soll aufstehen, keine Ahnung was.
261	Aber in der Straßenbahn ist das irgendwie anders.
262	I: Das heißt selbst, wenn der Weg jetzt dann irgendwie 15 Minuten, 20 Minuten länger dauert, fährst du dann trotzdem mit der Straßenbahn lieber?
263	T3: Ja, das schon. Wenn ich die Möglichkeit habe und ich habe die Zeit und die Muse, dann fahre ich sehr gerne mit Straßenbahnen und vermeide U-Bahnen.
264	Wenn es schnell sein soll, fahre ich mit U-Bahnen. Oder S-Bahnen. Aber sonst, ja, es ist halt am Abend bei uns sind wir schlecht angebunden. Es ist
265	ein bisschen besser geworden, weil es fahren noch mehr Buslinien und wir haben so ein Ruftaxi bei der Siemensstraße Station. Habe ich noch nicht in
266	Anspruch genommen, da rufst du anscheinend an und dann kommt der Bus und bringt dich nach hinten. Aber finde ich nicht unbedingt notwendig. Also, wir
267	haben es schon relativ dunkel, wir haben die Siemensstraße den Bogen, dann haben wir die Thayagasse und dann haben wir keine Ahnung, wie die Gasse
268	heißt, die Bahngasse. Und die Bahngasse ist jetzt so Kleingarten dazwischen und es ist beleuchtet. Es geht halt sehr selten dort wer. Deswegen kanns
269	gruselig rüberkommen, das ist aber noch nie was passiert, noch nie. Und auch auf der anderen Seite ist eigentlich überall ausgeleuchtet. Und deswegen
270	muss man nicht unbedingt den Bus nehmen, das ist eher so convenience halt oder mittlerweile nehme ich halt auch wirklich gerne die E-Scooter für
271	solche Sachen. Also natürlich, wenn ich nicht betrunken bin. Ja, ja, aber da nehme ich schon, weil eben wieder gar kein Bus mehr fährt. Ich will jetzt
272	aber unbedingt fahren, weil Ich weiß es ist kalt oder weiß ich nicht, will nach Hause. Dann nehme ich da den Scooter schon. Ansonsten würde ich zu Fuß
273	gehen. Also ich fürchte mich bei uns auch in der Gegend nicht.
274	I: Weil du es einfach kennst oder warum?
275	T3: Ich weiß es nicht, das war nie was. Es ist relativ neu die Gegend. Ich weiß nicht, es haben auch andere Frauen gesagt, weil das haben wir so im
276	Facebook-Chat gehabt. Es fühlen sich alle sicher bei uns in der Gegend. Und da sehe ich keinen Grund dann irgendwelche extra Maßnahmen zu ergreifen.
277	Mhm. Währenddessen im 7., ich erinnere mich eine Zeit lang, wo ich aufgewachsen bin, bin ich, warum auch immer, mit dem diesem Schlüssel zwischen den
278	Fingern gegangen am Abend. Also wenn ich daheim bin, also ich ich hatte mehr Ängste in der Teenagerzeit als als Erwachsener. Weiß ich nicht, liegt es
279	am Wachstum oder einfach mehr Lebenserfahrung, aber als Jugendliche, Teenager, habe ich mich schon mehr gefürchtet am Abend irgendwo unterwegs zu sein.
280	Aber jetzt. Auch hier, wenn man sich die Leute wollen alle irgendwohin, das ist alles doch wurscht, ne? Und man hat immer überall Licht.
281	I: Du hast gesagt, du arbeitest in der Nähe von Praterstein. Aber abends bist du in der Gegend wahrscheinlich weniger, oder?
282	T3: Genau, ja. Ich habe halt bis am Nachmittag. Ist halt jetzt im Herbst dann schon so dunkel.

283	I: Bei welchen Gegenden hast du irgendwo das Gefühl, nein, da müsste ich jetzt nicht unbedingt umsteigen oder müsste ich jetzt nicht unbedingt
284	aussteigen?
285	T3: Ja, Westbahnhof.
286	I: Okay, warum?
287	T3: Ich glaube, einfach weil ich damit auf mich, dass der Westbahnhof gruselig ist.
288	T3: Ich weiß nicht, ich würde schon natürlich, wenn das Sinn macht dort umsteigen, aber wenn ich es vermeiden kann, würde ich es vermeiden, auch
289	Burggasse. Das sind so die Bezirke, mit denen ich aufgewachsen bin. Da sind halt die Drogenjunkies. Da sind die gruseligen Leute, die Bettler und
290	keine Ahnung was. Auch wenn sie es versuchen noch zu aufzuwerten, also meine Generation ist sicher noch so: der Westbahnhof ist so ein Umschlagplatz.
291	Praterstern nicht mehr so, seit die das eingeführt haben, dass keine alkoholisierten Personen mehr da sein dürfen. Aber ja, ansonsten 16. Ich weiß
292	nicht, mit dem 16. bin ich auch nicht so befreundet, mit dem ganzen Bezirk. Das war auch so einer, wo ich mir denke, würde ich auch eher meiden am
293	Abend, aber einfach aus weil: "was der Bauer nicht kennt, isst er nicht". Aber sonst, mit den meisten Bezirken habe ich gute Erfahrungen, ich versuche
294	gerade darüber nachzudenken. Manche würden wahrscheinlich meinen, der 22. wäre auch zu meiden, aber gut, das findet man über jeden Bezirk. Manche
295	würden sagen, Floridsdorf sollst meiden. Schrecklichster Bezirk ever. Wo ich so bin, es kommt drauf an, wo du bist. Es kommt echt drauf an. Es gibt in
296	jedem Bezirk schreckliche Ecken und sehr gute Ecken. Aber ja. Wie ich gesagt, Straßenbahn gerne, wenn ich Zeit habe. Und dann das ja, weil ich weiß
297	nicht, wie das so nett, wenn du eben von hier kannst du vom zweiten Bezirk eigentlich eben bis in 21 Uhr fahren bis nach Stammersdorf. Mhm. Und das
298	finde ich halt schon praktisch.
299	I: Mit der Straßenbahn?
300	T3: Ja. Am Abend Vor allem, wenn eh weniger Verkehr ist, untertags kann ich verstehen, was
301	anstrengend ist, aber am Abend. Mhm. Also, ist mir lieber, da steht schenke ich so viele Leute an hier. Ja.
302	I: Magst du es lieber ein bisschen ruhiger?
303	T3: Ja. Weniger Menschen.
304	(wir kommen in der Station an)
305	T3: Genau, ich würde jetzt eigentlich noch mal überlegen, wohin ich fahren soll, weil ich könnte jetzt eben fahren nach Spittelau. Aber da müsste ich
306	ich ja noch mal umsteigen und dann noch einmal in die S-Bahn umsteigen. Und hier wenn ich runterfahre zur Landstrasse, kann ich hier zur S-Bahn
307	umsteigen und wahrscheinlich Siemensstraße direkt aussteigen.
308	I: Was würdest du präferieren?
309	T3: Intuitiv das. Praktisch schau ich dann trotzdem noch mal nach. Ich würde aber eigentlich eher schauen, dass ich meine Adresse eingebe, das ist
310	unter "Zuhause". Und dann aktueller Standort. Einfach schauen, was das sagt, um mein Gefühl zu bestätigen, weil ich leide an Zeitblindheit und ich
311	kann über- und unterschätzen, wie lange etwas dauert. Und diese Tools geben mir einfach gewisse Sicherheit. Jetzt z.B. werde ungedullich, dann gebe

312	ich halt ein-, wo sind wir jetzt? Schwedenplatz. Genau, dann soll er mir sagen, was am gescheitesten ist. Da schlägt er mir vor U1 S-Bahn. Sagt er bis
313	Praterstern natürlich. Ja, das sind ist mir etzt nicht eingefallen. (lacht) Aber wir sind jetzt U4. Deswegen, ja. Auf U1 wäre ich jetzt gar nicht
314	gekommen. Aber ja, dann würde ich jetzt zur U1 gehen und mit der S-Bahn fahren Dann begleite ich dich noch bis zur U1 und dann müsste ich glaube ich
315	ein bisschen anders fahren, ich muss Richtung S-Bahnhof. Ah ja, runter in der Nähe.
316	I: Weil wir jetzt vorhin noch über die Tools gesprochen haben. Ich würde ja auch gerne herausfinden, wie könnte man diese Apps verbessern, damit man
317	einfach nachts als Frau besser unterwegs ist. Da geht's gar nicht nur um Sicherheit, sondern einfach damit man einen angenehmen Heimweg z.B. hat oder
318	angenehmen Weg zur Party oder zur Karaoke Bar. Hättest du da noch Ideen, um die Apps zu optimieren?
319	T3: Also z.B. ich halt nicht, es ist nicht so intuitiv, wenn ich sag, also zu dieses "Ändern", ne? Sortiert nach Ankunft, sortiert automatisch nach
320	Ankunft. Vielleicht, dass man schon vor einstellen kann, immer den kürzesten Weg oder wie auch immer. Könnte ich mir vorstellen. Weiß ich nicht,
321	vielleicht sogar Bewertungen von Frauen: Ist das eine gute Route? Ist ein sicher, ist es bequem? Irgendwie sowas, dass man sagen kann, die
322	Standardroutinen, die man halt fährt von irgendwohin. Ich weiß gar nicht, weil wie gesagt, ich verwende so viele verschiedene zusammen. Wahrscheinlich
323	also jetzt nachdem wir das jetzt heute gesehen haben, könnte es noch genauer werden bei der Weganzeige. Weil wenn ich jetzt wirklich jemand bin, der
324	wirklich nach der Linie geht, wäre ich heute irgendwie verloren gewesen, wenn ich dann unten stehe und denke, wie komme ich übers Wasser, soll ich
325	schwimmen? Und dann wäre ich vielleicht irritiert und werde wirklich mehr nervös. Also gerade auch für Leute, wie die ADHS haben, mehr Rücksicht
326	nehmen eben Zeitblindheit, dass es wirklich genau ist und dass die Wege so beschrieben sind, dass man es verstehen kann. Das ist sicher etwas. Ja, von
327	der Farbe, von Farben her oder sowas finde ich es eh schon gut. Ich meine natürlich das, was auch nicht immer stimmt, sind die Zeitangaben von
328	Verzögerungen. Dass das mehr in besserer Echtzeit ist. Da steht da ist eine Verzögerung, die U-Bahnen fahren nicht, ich warne meinen Mann vor,
329	weil der fährt mit der S-Bahn und mit der U3. So: "Du, bei der U3 ist eine Störung" und er so: "Welche Störung?". Ist schon behoben, aber er fährt 5
330	Minuten nach mir los, also. Ja, solche Themen. Aber ansonsten mag ich es eh ganz gern.
331	I: Magst du noch irgendwas erwähnen zu dem ganzen Thema? Ist da irgendwas vielleicht noch eingefallen, was wir jetzt gar nicht angesprochen haben?
332	T3: Ich finde die Öffis werden nicht wertgeschätzt in Wien. Also im Gegensatz zu anderen Bundesländern sind wir extrem gut vernetzt, auch wenn es
333	natürlich Bezirke gibt, wo es nicht so ist. Aber die meisten schimpfen so viel auf die Öffis und auf die Öffi-Fahrer und ich denke mir, was die sich
334	alles gefallen lassen müssen und anhören müssen. Also man sollte einfach grundsätzlich mehr Wertschätzung entgegenbringen und was hier alles gemacht
335	wird, dass das alles Geld und Zeit und Personal kostet. Aber ja. Und dass man eben vielleicht wirklich dagegen ankämpfen muss, dass die Straßen von
336	Wien so unsicher sind, dass es einfach Panikmache von politischer Seite zum Votingfangen, ja. Und dass man da vielleicht einfach noch mal mehr mit

337	diesen echten Lebensbeispielen, so wie diesen Interviews einfach kommt, so hey, fühlst du dich sicher? Ja, nein, und nicht so gestellte PR-Stunts, wo
338	man genau weiß, okay, die lesen jetzt von dem Skript ab und müssen das sagen. Also, das würde ich auf jeden Fall.
339	I: Meinst du das auch im Hinblick auf die Wiener Linien, dass sie das ein bisschen besser kommunizieren?
340	T3: Ja, also an der Kommunikation können die wirklich noch arbeiten. Ja. Genau. Sonst fällt mir auch nichts ein-fällt.
341	I: Ich sage Dankeschön für deine Zeit.
342	T3: Ja, gerne.

MW/T4:

1	(Es kommt zu einer kurzen Begrüßung und Besprechung, wobei eine Straßenbahn einfährt. Die Interviewpartnerin möchte diese für sie bekannte Straßenbahnlinie gleich für
2	den Weg nehmen, also steigen wir ein und nehmen Platz)
3	I: Okay, ich habe jetzt schonmal die Aufnahme gestartet. Ich würde dich einfach mal fragen, wie würdest du denn die Route planen? Wir können das gerne
4	jetzt noch machen, aber ist halt abhängig davon, welche App du verwendest.
5	T4: Meistens Google Maps. Aber mir wurde schon von manchen Leuten nahegelegt, mehr Wien Mobil zu benutzen, weil Google Maps keine Echtzeitdaten hat
6	Wien Mobil schon und teilweise denke ich mir bei Google Maps so, was soll das sein?
7	I: Echt? Ist es so unklar zum Teil?
8	T4: Also nicht unklar, sondern teilweise sind es Routen, wo ich mir so denke, das kann nicht die schlaueste Route sein. Und dann schaue ich auf Wien
9	Mobil nochmal und wenn da dasselbe ist, dann bin ich so okay anscheinend, das ist einfach scheiße zu erreichen.
10	I: Verstehe, sollen wir es jetzt auch so machen? Oder würdest du jetzt vorgehen?
11	T4:Ja, also ich würde zuerst auf Google Maps gehen.
12	I: Okay. Also einfach jetzt die Strecke, die wir machen-, würdest du als Ziel den Namen eingeben von der Lokalität?
13	T4: Ja, ja. Das ist auch so ein Hauptgrund, warum ich gern Google Maps nehme, weil man da die Namen eingeben kann und nicht extra googlen muss, wo das
14	ist, damit man die Adresse eingeben kann, weil auf Wien Mobil kann man keine Namen eingeben. Ist eigentlich der Hauptgrund, warum ich Google Maps
15	benutze.
16	I: Verstehe. Ja, okay.
17	T4: Und dann einfach auf auf Route drücken.
18	I: Und Start würdest du dann deinen Standort auswählen?
19	T4: Ja. Dann würde ich schauen so, ich meine (...) das würde ich nicht nehmen, weil "12 Minuten zu Fuß gehen".
20	I: Magst du nicht so lange Fußwege?
21	T4: Nee, wenn es sich vermeiden lässt. Also das kommt drauf an, manchmal bin ich motiviert oder im Sommer, wenn es warm ist, denk ich mir so, ja, aber
22	vor allem im Winter, oder wenn ich schon irgendwie einen anstrengenden Tag hatte, da bin ich so, wenn es geht, vermeide ich es. Oder wenn ich viel zu
23	schleppen hab.
24	I: Ja.

25	T4: Ja, ich würde wahrscheinlich-, ich meine, es ist jetzt blöd zu sagen, weil jetzt sind wir schon in der Straßenbahn. Ähm, in dem Fall würde ich
26	schon nach Floridsdorf halt fahren und dann die U-Bahn nehmen. Wenn ich jetzt wirklich noch draußen gestanden wäre, dann hätte ich wahrscheinlich,
27	wobei nein, ist 10 Minuten länger. Nein, ich hätte Ich hätte aufgegeben und wäre zu Fuß gegangen.
28	I: Wenn dir das so angezeigt werden würde und du so lange auf die nächste warten müsstest?
29	T4: Ja. Ja, weil 10 Minuten länger zahlt sich nicht aus da. Da mache ich dann den Fußweg.
30	I: Ja, verstehe ich.
31	T4: Aber teilweise, wenn es nur so drei Minuten Unterschied macht, dann ist es egal.
32	I: Macht es einen Unterschied, wenn wir jetzt "Koloniestraße" eingeben? (der Startpunkt wird von "Standort" auf "Koloniestraße" abgeändert) Obwohl ich
33	glaube, das gibt es nicht aus Station? Ah, nein doch.
34	T4: Ah, ja. Ja, dann würde ich das wahrscheinlich, Die rote nehmen, ja. Also Straßenbahn und dann U-Bahn.
35	I: Mhm, passt. Gib einfach Bescheid, wenn dir irgendwo was auffällt oder du irgendwas wahrnimmst, kannst du es mir einfach die ganze Zeit, jederzeit
36	sagen.
37	T4: Ja.
38	I: Und du bist ja, hast gesagt, du fährst ja fast wöchentlich von hier aus nach Hause, ähm aber du bist eigentlich in der Gegend nicht.
39	T4: Normalerweise nicht. (lacht)
40	I: Okay, das heißt, ist es so deine einzige Strecke, die du hier fährst?
41	T4: Ja schon.
42	I: Sonst kennst du dich dann nicht so gut aus.
43	T4: Nein.
44	I: Okay.
45	T4: Ja, ich habe normalerweise Uni und diese ganzen Sachen sind ja eher zentral. Und ich habe manchmal schon Jobs, die so bisschen irgendwo sind, aber
46	nie hier. Aber eben seitdem ich (..) also es dort ein Tanzstudio und ich bin dort seit März bei denen dabei und seitdem fahre ich halt öfter da her.
47	Bisschen unpraktisch aber kann man nichts machen (lacht).
48	I: Wie oft fährst du dann zum Tanzkurs?
49	T4: Also, wir haben zweimal, die Woche, also am Mittwoch ist eher so optional, also es ist sowieso optional, es zwingt mich keiner (lacht), am Montag
50	ist halt das Wichtigere und das ist zufälligerweise sehr in der Nähe von mir, was ich sehr praktisch finde. Aber am Mittwoch ist halt hier. Aber es
51	ist okay, also ich finde dafür, dass Floridsdorf so einen schlechten Ruf hat, ist es nicht so dramatisch, aber ich bin halt auch immer nur hier und
52	dann fahre ich mit der Straßenbahn dorthin. Also ich bin jetzt nicht hier in den ganzen Ecken unterwegs (lacht).
53	Wo bist du sonst so, in welchen Bezirken bist du sonst immer so unterwegs?
54	Im 9. viel, im 7. auch viel, also Mariahilferstraße Gegend, ähm (überlegt), oft auch TU Gegend oder WU manchmal, ich mache so Promotion Jobs und die
55	sind halt oft dann an Unis, also TU oder WU. Ja, also eher so im Stadtkern im Ersten auch hin und wieder, nicht so oft. Und eben beim Hauptbahnhof bin
56	auch recht oft.

57	I: Beim Hauptbahnhof? Okay. Heißt es, du musst da dann öfter umsteigen oder bist du da zu Fuß dann auch eher unterwegs?
58	T4: Also, wenn ich zu Mairahilferstraße fahre, dann gehe ich nicht zu Fuß z.B. Das ist mir zu weit.
59	I: Dann fahre ich immer eigentlich fahre ich immer mit der Bim zum Schottentor. Ich könnte zu Fuß gehen, aber keine Lust. (lacht) Mit der Bim zu
60	Schottentor, dann mit der Bim vom Schottentor zu Volkstheater und dann noch die eine Station U-Bahn, weil eben die U2 ja nicht fährt seit 1000 Jahren.
61	So am Hauptbahnhof fahre ich auch immer, da fahre ich ähnlich, nur dass ich statt Volksgarten aussteige, und Karlsplatz aussteige und dann mit der U1
62	fahre. Sonst zur Uni gehe ich zu Fuß. Zum Hauptgebäude auch. Bin ich eh nie, aber ja. Aber TU, WU fahre ich auch. Also das meiste fahre ich, wenn ja.
63	Also ich ich kenne Leute, die sehr viel zu Fuß gehen, einfach so freiwillig, weil sie Lust drauf haben. Ich bin nicht diese Leute.
64	Verstehe.
65	T4: Ich gehe alles, also wenn es länger ist. Also sobald Öffi fahren schneller ist als zu Fuß gehen, fahre ich Öffi. So. Ja.
66	I: Jetzt sind wird ausgestiegen aus der Straßenbahn. Jetzt schauen wir Richtung U-Bahn-Station Floridsdorf.
67	T4: U6, genau.
68	I: Da ist immer viel los eigentlich auch um die Uhrzeit, weil sehr viele wahrscheinlich auch nach Hause fahren.
69	T4: Ja, ist ein Umschlagpunkt.
70	I: Wie fühlst du dich so, wenn du da jetzt in der Gegend unterwegs bist?
71	T4: Eigentlich ganz gut, dadurch, dass immer so viel los ist. Und halt sehr viele verschiedene Leute auch unterwegs sind z.B. auch-, also, der gerade
72	vorbeigegangen ist, war glaube ich 14 oder so. Also (lacht) Es ist nicht so, dass nur irgendwie eine Personengruppe unterwegs ist, das ist ziemlich
73	gemischt teilweise. Um die Uhrzeit zumindest später, vielleicht nicht mehr, aber später bin ich nicht hier.
74	I: Aber würdest du später hier sein?
75	T4: Ja, also wenn ich irgendeinen Grund dazu habe, würde ich jetzt nicht sagen, ich mache das nicht, nur weil ich dann hier bin. Aber ich bin auch
76	recht. Also ich habe das Gefühl andere Leute machen sich da mehr Gedanken, vielleicht sollte ich mir mehr Gedanken machen, aber ich bin immer so, wird
77	schon passen.
78	I: Okay. Da du vorhin gerade erwähnt hast, wie du die Strecken so fährst, gibt's irgend-, also welche Verkehrsmittel fährst du so regelmäßig? Gibt es
79	irgend Verkehrsmittel, dass du ja nicht so gern fährst?
80	T4: Also ich finde am gemütlichsten ist U-Bahn. Ich fahre auch sehr viel Straßenbahn, auch eben vor allem wegen dem U2 Umbau. Was mich am Anfang
81	bisschen genervt hat, weil es bisschen länger dauert. Inzwischen habe ich mich damit abgefunden.
82	(wir steigen in die U6 Richtung Siebenhirten ein)
83	T4: Aber U-Bahn ist halt auch super, wenn man z.B. wenn es regnet und man hat nichts Wasserfestes an oder so, man muss nur von U-Bahn zu U-Bahn, ist
84	halt. Damit man nicht irgendwie nass wird oder weniger, aber ich glaube am meisten fahre ich dann wahrscheinlich Straßenbahn. Am wenigsten Bus, es
85	liegt aber mehr dran, dass es einfach sich nicht ergibt.
86	I: Okay, weil es einfach keine Verbindungen mit dir in der Nähe gibt?

87	T4: Ja, es gibt so viel Straßenbahn und U-Bahn, dass man halt, wenn dann habe ich 13A, aber ja, ich brauche es selten, wenn dann-, wenn ich Bus fahre,
88	dann eher, weil ich für den Job irgendwo hin muss, wo ich sonst nie hin muss, und wo es bisschen abgelegen ist und halt nur ein Bus hinfährt. Aber ich
89	habe an sich-, ich weiß gar nicht, glaube ich finde eigentlich alles ganz chillig, manche Busfahrer sind nur bisschen wild.
90	I: Inwiefern?
91	T4: Das sie so bisschen fester bremsen und irgendwie bisschen (lacht)
92	I: Der Fahrstil.
93	T4: Ja, der Fahrstil.
94	I: Okay.
95	T4: Bei Straßenbahnen auch hin und wieder, aber das-, also ich habe ich war im Sommer in Amsterdam und da ist mir aufgefallen, dass die, die sehr
96	wackeln und irgendwie die ganze Zeit wird man hin und her geworfen.
97	I: Okay, das sind die wahrscheinlich schon gewöhnt, dass man da bisschen wilder fährt.
98	T4: Ja (lacht), also es ist hier eh sehr angenehm, außer man hat halt gerade Pech, aber ja. Ich habe mir eigentlich selten gedacht, dass es jetzt
99	richtig krass oder so.
100	I: Wir stehen ja jetzt da in der Mitte, das ist jetzt nicht mehr so viel los, wenn wir eben da bei der Endstation sind. Würdest du dann
101	normalerweise auch hier stehen bleiben jetzt in der Mitte hier in der U-Bahn?
102	T4: Ich glaube, ich will mich eigentlich hinsetzen.
103	I: Okay, dann können wir das gerne machen. Sag' gerne einfach immer Bescheid, wie, wo, was.
104	(wir setzen uns auf einen Platz)
105	I: Ist es dir jetzt so lieber, dass wenig los ist oder würdest du dir jetzt auch da ein paar mehr Leute wünschen?
106	T4: Das ist an sich ganz angenehm. Also es würde mich jetzt nicht stören, wenn ein bisschen mehr los wäre, wenn es halt super voll und eng ist, dann
107	findet es glaube ich jeder blöd. Aber ich finde das auch noch ganz angenehm. Ich finde es wird eher, also ich finde dann, wenn man sich unwohl fühlt,
108	ist eher wenn wirklich nur so ein zwei weitere Leute da sind und die dann irgendwie komisch sind. Aber es sind jetzt eh, keine Ahnung, zehn oder so
109	Leute da. Schätze ich mal. Und die meisten sind eigentlich alle in ihr Handy vertieft oder mit sich selbst beschäftigt und dadurch habe ich jetzt
110	nicht wirklich irgendwie das Gefühl, dass da was passiert.
111	I: Kannst du erkennen, ob du abends ein bisschen anders fährst, also ob dein Mobilitätsverhalten abends ein bisschen anders ist?
112	T4: Von dem wie ich quasi meine Umgebung wahrnehme, weniger, also wenn ich irgendwie merke, irgendwas komisch oder so, dann dann schaue ich schon,
113	aber solange ich nicht irgendwie einen Grund dazu habe, bin ich auch am Handy oder, keine Ahnung, am Telefonieren oder was auch immer. Meistens am
114	TikTok schauen. Außer ich habe keinen Akku.
115	I: Würde sich das ändern, wenn du dein Handy nicht mit hast, wie würdest du dann agieren?
116	T4: Dann würde ich wahrscheinlich schon mehr rumschauen, einfach weil mir fad ist und ich irgendwie Beschäftigung für mein Gehirn will. Würde ich

117	wahrscheinlich die Leute mehr beobachten. Und sonst fahre ich halt andere Routen, wenn nur noch der Nachtbus fährt oder so, aber das ist dann halt
118	einfach die Verfügbarkeit von den Öffis, die ich dann halt so nutze, wie sie da sind.
119	I: Wie würdest du, welche Routen würdest du dann fahren, wenn es z.B. nur noch eine Route verfügbar wäre mit dem Nachtbus? Würdest du dann eben nicht
120	mit dem Nachtbus fahren wollen, oder wie?
121	T4: Doch, doch, also ich fahre schon Nachtbus an sich, außer er braucht jetzt eine halbe Stunde und ich gehe 15 Minuten, dann dann gehe ich lieber.
122	I: Ah okay, dann gehst du den Weg?
123	T4: Ja, also wenn sagen wir länger als eine Stunde gehen, würde ich eher weniger. Aber wenn ich jetzt wirklich eine halbe Stunde oder 40 Minuten
124	warten müsste und es jetzt nicht gerade schüttet oder extrem kalt ist oder so, dann würde ich glaube ich schon gehen, weil ich dann einfach insgesamt
125	halt früher zu Hause bin.
126	I: Wie ist das mit Uber oder mit einem Scooter, würdest du sowas nehmen?
127	T4: Scooter fahre ich eigentlich nie. Aber das hat eigentlich wenig Grund, ich mach's nur irgendwie nicht. Also ich habe auch diese App nicht. Und ich
128	glaube, ich habe bisschen Respekt davor. Ich meine in der Nacht ist eh wenig los, aber dass ich irgendwie wo rein fahre oder keine Ahnung dann einen
129	Unfall bau oder so. Und beim zu Fuß gehen kann ich halt gemütlich irgendwie Hörbuch hören oder so und muss nicht so wirklich aktiv aufpassen, was ich
130	tue. Also, wo rein rennen ist mir es noch nicht passiert (lacht).
131	I: Und Uber?
132	T4: Uber ist bei mir eher so ein Ding, wenn ich entweder-, meistens nehme ich Uber nur dann, wenn ich spät dran bin und wenn ich schneller wohin muss,
133	als ich mit den Öffis hin kann. Wenn ich gerade das Geld dafür habe, wenn nicht, dann nicht, dann komme ich halt zu spät (lacht). Und halt auch nur
134	wenn es was wichtiges ist, also wenn ich jetzt Freunde treffe und ich bin spät dran, dann ja, sollen sie halt warten.
135	I: Aber sonst sonst nimmst die Öffis?
136	T4: Aber eigentlich fast immer Öffis, außer eben ich bin gerade super spät dran. dann ist es super wichtig, dass ich pünktlich bin. Und es geht sich
137	mit dem Uber irgendwie besser aus, dann ja, oder einmal ist es passiert, da hat es halt komplett geschüttet und ich habe den Bus verpasst und ich war
138	einfach nur annoyed und war so: "Es ist kalt, es schüttet". Es gab keinen Unterstand, da wo ich war, das war bei dem Karlsplatz da bei den Nachtbussen.
139	Und war ich so "I'm done, ich nehme jetzt einen Uber.". Also es gibt hin und wieder so Strecken, das ist auch oft nicht mehr-, also lange nicht mehr
140	passiert, weil ich lange nicht mehr bei ihr war, aber eine Freundin von mir wohnt eigentlich mit der U3 ziemlich nah an mir, aber wenn die U3 nicht
141	mehr fährt, dann ist es super umständlich angebunden und da nehme ich dann auch manchmal Uber. Das sind eigentlich so die Hauptgründe, wenn es
142	irgendwie gerade ganz blöd angebunden ist oder wenn ich super spät dran bin oder wenn ich gar keinen Bock mehr hab. Und gerade irgendwie Geld haben.
143	I: Dann Uber.
144	T4: Ja.

145	I: Okay, hattest du schon mal irgendwelche unangenehmen Situationen oder hast du irgendwelche Gegenden im Kopf, die du unangenehm findest in der
146	Stadt?.
147	T4: Ja, also es sind halt dieses Klischee, aber halt der Reumannplatz, aber ich bin nie am Reumannplatz, deswegen kann ich das nicht beurteilen. Und
148	eben auch Floridsdorf da, da ist mir jetzt eigentlich noch nie was passiert. Vor allem es ist auch oft viel Polizei da und da ja.
149	I: Findest du das gut, dass die Polizei dort ist?
150	T4: Es kommt ein bisschen drauf an, was also wenn sie einfach nur da stehen ohne Grund. Also ich weiß den Grund ja nicht. Ich denke mir halt immer,
151	sie werden schon ein Grund haben da zu sein und ich find es eigentlich ganz angenehm, dass man halt weiß, okay, wenn irgendwas ist, dann sind sie
152	jetzt schon vor Ort und irgendwie können das kontrollieren. Wenn sie einfach nur so da sind und ich keinen Grund sehe, dann ist mir eigentlich relativ
153	wurscht, dann bin ich halt so ja, sie werden schon aus irgendeinem Grund hier sein, weil sie irgendwas hier tun müssen. Was mir jetzt gerade
154	eingefallen ist, eigentlich das einzige, wo ich mir wirklich oft gedacht habe, es ist unangenehm hier ist Westbahnhof.
155	I: Westbahnhof, okay, warum?
156	T4: Weil da oft komische Leute sind. Also so in Floridsdorf ist mir das gar nicht so krass aufgefallen, da sind meistens eher so durchschnittliche
157	Menschen, würde ich jetzt mal sagen.
158	I: Und wie gehst du mit der Situation um, wenn du jetzt z.B. einen Termin oder so hast in der Nähe, du triffst dich mit Freunden und musst beim
159	Westbahnhof aussteigen und das sind so unangenehme Leute, also wie gehst du mit der Situation um?
160	T4: Meistens gehe ich einfach schnell durch und ignoriere die Leute. Also, ich bin auch selten am Abend am Westbahnhof. Untertags finde ich, balanciert
161	es sich meistens aus, weil halt auch viele einfach von der Arbeit sind oder einfach, keine Ahnung, dort einkaufen oder so und dann fallen die quasi
162	Leute, die irgendwie sich komisch verhalten und alkoholisiert sind oder sonst was, nicht mehr wirklich auf. Aber am Abend war ich hin und wieder dort
163	und da sind sie dann halt schon aufgefallen, aber eigentlich ist nie was passiert, also, ich bin halt immer einfach schnell durchgegangen und die
164	haben mich nicht beachtet. Einmal war auch die Polizei da, weil da jemand irgendwie Stress gemacht hat, aber die waren eh schon vor Ort und dann war
165	ich sehr okay, wenn jetzt irgendwas ist, dann sind die eh da, also. das war schon ganz angenehm in dem Fall. Einmal habe ich dort Zeitungen verteilt
166	beim Hintereingang, da sind mir paar obdachlose Männer, also sie haben nichts gemacht, also aber sie sind meiner Meinung noch bisschen zu wenig weit
167	weg gewesen. Und dann bin ich einfach früher gegangen, weil ich so gemeint habe, ja, ich fühle mich hier nicht sicher und ich werde jetzt nicht für 10
168	Euro die Stunde da hier irgendwie stehen bleiben, ehrlich gesagt.
169	I: Mhm, wenn du, wenn du jetzt, wie gesagt, eben z.B. beim Westbahnhof vorbeigehen müsstest oder da umsteigen müsstest, dann würdest du es trotzdem
170	machen.
171	T4: Ja, ja. Also meistens finde ich, wenn man nicht irgendwie interagiert mit Leuten, die auffällig sind, machen sie meistens eh nichts. Und das

172	einzigste also die einzigen wirklich unangenehmen Situationen, die ich bis jetzt hatte, waren nie in den Öffis, die waren immer auf offener Straße.
173	I: Okay, gibt es irgendwelche Wege, die du unangenehm findest, auch im Sinne von Umstiegen, Stiegenhäuser, Unterführungen oder sowas.
174	T4: Jetzt nicht unbedingt vom Sicherheitsaspekt her, aber ich finde die U6 Steigen extrem anstrengend.
175	I: Okay, warum?
176	T4: Ich dachte das weil die so flach sind. Es ist so, wenn man vor allem wenn man gerade irgendwie-, die U6 kommt in einer Minute oder zwei Minuten
177	und man muss sich halt beeilen, das ist so ein Workout diese Stiegen raufzulaufen. Und ich habe früher meinen Bachelor an der FH St. Pölten gemacht,
178	da musste ich sehr oft die U6 rennend erwischen, um halt den Zug in Meidling zu erwischen und das war halt dann oft auch im Winter, ich hatte viel an
179	und in der U6 war dann aber geheizt, und dann war mir extrem heiß und ich war-, hatte noch kein Frühstück und war dehydriert und alles mögliche und
180	war nur so "Oh mein Gott." Aber das ist mehr so ein persönliches Fitness Ding. Ähm, Unterführungen sind schon auch teilweise bisschen unangenehm vom
181	Sicherheitsding her, aber ich bin selten bei Unterführungen. Also, wenn dann am Karlsplatz oder am Volksgarten, da finde ich sie nicht unangenehm,
182	weil die so riesig sind, also der Karlsplatz ist ja eine ganze Unterführung mehr oder weniger. Es gibt eher manchmal bei so abgelegeneren Stationen so
183	mini Unterführungen, die ein bisschen komisch sind z.B. auch in Floridsdorf.
184	I: Wo? Da, wo wir vorhin waren?
185	T4: Nein, also ich bin heute zu Fuß gegangen, nämlich zur Koloniestraße, weil die Straßenbahn nicht gekommen ist und bin da irgendwo falsch abgebogen
186	und dann durchs Einkaufszentrum durch und dann hinten durch so eine bisschen sketchy Unterführung. Aber halt so Sachen passieren mir nicht oft und das
187	war in dem Fall auch noch recht früh, also früh. Es war halt noch hell und es waren noch viele Leute, die einfach von der Arbeit heim wollten
188	unterwegs, deswegen. Aber ich glaube, wenn man wirklich in der Nacht alleine unterwegs ist, ist das eine unangenehme Situation möglicherweise.
189	I: Warum glaubst du, dass unangenehm ist? Und was sind so die Faktoren, warum so Unterführung unangenehm sein könnte?
190	T4: Ich glaube, weil halt wenn man sich irgendwie verstecken will aus irgendwelchen Gründen, dann würde man das halt dort machen. Das heißt, wenn man-,
191	und das ist so ein äh eingeschränkter Ort, wo man nicht-, (...) Also, wenn irgendwas in der Unterführung passieren würde, würden das Leute, die
192	vorbeigehen nicht unbedingt mitbekommen. Deswegen ist das vielleicht, also ich glaube, das ist auch ein Grund, warum viele Leute das als unsicher
193	empfinden, wenn man halt da keine Hilfe von außen bekommen kann, also man kann schon, man kann schreien und so, aber es wird nicht gleich gesehen.
194	T4: Ganz kurz, müssen wir die Nächste aussteigen, ja, oder? Ich würde, ich persönlich würde es nochmal nachschauen, wo ich dann genau aussteigen muss.
195	Ich checke generell immer recht oft nach, weil ah Nußdorferstraße. (checkt die Route in Google Maps)
196	(...)
197	I: Das heißt- (...).
198	T4: Wir haben es schon verpasst.
199	I: Ja.

200	T4: Upsi. (lacht)
201	I: Jetzt haben wir uns wohl verquatscht. (lacht) Dann würde ich sagen, steigen wir mal aus. Ist ja kein Problem, dann schauen wir, wie wir nun zum
202	Zielpunkt kommen.
203	T4: Ja, gut.
204	I: Du warst gerade dabei zu erzählen, du schaust regelmäßig rein?
205	T4: Wenn ich wohin fahre, wo ich nicht schon oft war, schaue ich eigentlich immer wieder und schaue eben diese Zwischenstationen immer an. Damit ich
206	halt nichts verpasse.
207	I: Schaust du auch die Uhrzeiten, also ob das dann akkurat ist?
208	(wir steigen in der Station Alser Straße aus)
209	T4: Also, manchmal, wenn ich irgendwie, wenn ich einen Zug erwischen muss oder irgendwie ein wichtiges Ding habe, wo ich halt wissen muss, wann genau
210	ich dann aussteige, dann schon. Aber wenn ich jetzt irgendwie Freunde treffe oder keine Ahnung, shoppen fahre oder was auch immer, dann schaue ich
211	nicht.
212	I: Okay, dann können wir jetzt einfach nochmal schauen, wie wir weitervorgehen.
213	T4: Okay, dann mache ich jetzt noch mal das gleiche, wir geben noch mal den Standort an. (aktualisiert den Startpunkt in Google Maps)
214	T4: Hatten wir die Währinger Straße auch schon?
215	I: Anscheinend sind wir vorbei gefahren. Haben uns einfach verquatscht.
216	T4: Mir ist das nicht aufgefallen. Ja, (lacht) es sagt eigentlich nur noch in die andere Richtung, die paar Stationen?
217	I: Okay, kein Ding.
218	T4: Dann fahren wir wieder zurück.
219	I: Dann wieder back to it.
220	(wir spazieren die Treppen in der Station runter und gehen die Treppen auf der anderen Seite hoch, um auf das Gleis für die Gegenrichtung zu wechseln)
221	I: Du hast vorhin gesagt, du bist dann am Handy. Telefonierst du dann auch mit Leuten?
222	T4: Also wenn ich wirklich etwas unangenehm finde, dann schon. Also ich habe auch letztes mit einer Freundin telefoniert, also das ging von ihr aus,
223	aber, weil sie eben alleine in der Nacht heim ist, hat sie mich angerufen, ich war auch noch unterwegs. Also so quasi, dass ich es einfach mache
224	generell, weil ich alleine unterwegs bin irgendwie abends oder nachts mache ich nicht. Aber wenn ich wirklich mir denke, okay, die Person verfolgt
225	mich oder die Person schaut mich komisch an oder was auch immer, dann schon.
226	I: Und warum würdest du wen anrufen?
227	T4: Weil oft glaube ich Leute dann sich nicht trauen wirklich was zu machen. Wenn man denkt, okay der am Telefon bekommt das mit- (schnauft und bleibt
228	stehen) Schaue, das meine ich mit den U6 Stiegen (lacht und schnauft).
229	I: Ja, die sind wirklich höllisch. (wir warten einen Moment)
230	T4: Eben dass sich dann Leute nicht trauen was Unangenehmes zu machen, wenn sie denken das könnte jemand mitbekommen. Auch wenn es nur übers Handy ist.
231	Also das einzige Mal, wo ich wirklich (überlegt), zweimal, wo ich wirklich irgendwie auch, ich würde sagen, belästigt wurde, also es war jetzt auch

232	nicht krass, aber da habe ich dann immer meinen Freund angerufen, weil ich halt irgendwie wissen wollte, was der schlauste Move jetzt wäre
233	weiterzumachen, damit die Person nicht irgendwie rausfindet, wo ich wohne oder so.
234	I: Okay, magst du mir davon mehr erzählen? Wo war das?
235	T4: Also einmal war im 7. auf (unv.), wo man sich das eigentlich überhaupt nicht erwartet. Ähm, da bin ich auf eine Feier gefahren, bin halt von der
236	Busstation oder whatever Station zur Feier gegangen und habe so im Vorbeigehen versehentlich jemanden berührt so an der Hand, habe mir halt nicht viel
237	dabei gedacht, weil ja, <u>passiert</u> und dann ist der irgendwie, also ich habe es nicht wirklich mitbekommen oder gehört oder so, aber er war dann auf
238	einmal hinter mir und hat mich so begrabscht bisschen. Und dann bin ich weggelaufen. Und bin so einfach in die nächste Bar einfach reingelaufen, weil ich war so okay, das sind viele Leute, da kann ich
239	untertauchen quasi. Und habe dann eben, das war am Eck, also es war eine Minute vielleicht von der Feier entfernt und habe dann eben meinen Freund
240	angerufen, dass er mich abholt von der Feier. Weil ich wusste ja nicht, ob dieser Typ irgendwie draußen noch ist oder keine Ahnung.
241	I: Ja. Okay.
242	(wir steigen in die U6 Richtung Floridsdorf ein)
243	I: Magst du hier stehen bleiben? Oder magst du dich hinsetzen?
244	T4: Gute Frage. Ja ich glaube, für die paar Stationen reicht's.
245	I: Okay.
246	T4: Und das zweite Mal war vorm Schottentor zu mir nach Hause da, also da gehe ich oft zu Fuß tatsächlich, weil halt vom Schottentor in der Nacht
247	nichts mehr fährt und das sind 5 Minuten zu Fuß, also das ist wirklich nicht so dramatisch. Aber es ist halt für die Strecke auch wirklich, wenn man
248	jetzt nicht gerade irgendwie Probleme mit den Gelenken hat oder so, nicht wirklich notwendig eine Straßenbahn zu haben. Aber es ist ein nice to have.
249	Ja und die zweite Situation, das war eben in der Nähe, also am Weg vom Schottentor zu mir. Und er hat mich eben angesprochen. Ich dachte zuerst,
250	es geht irgendwie um eine, dass man irgendwie fragt, wo man hin muss oder halt so, wenn Leute sich halt nicht auskennen und dann fragen so, ja, weißt
251	du, wie man da und da hinkommt so. Und dann er hat halt begonnen, mir irgendwie so Komplimente zu machen und ich war so, "ha, danke". Irgendwie so
252	bisschen nichts dazu gesagt.
253	I: Weil es dir unangenehm war.
254	T4: Ja. Und bin halt währenddessen weiter in Richtung nach Hause gegangen, weil ich war so keine Ahnung, macht irgendwie auch keinen Sinn woanders
255	jetzt hinzugehen und dann ist er aber irgendwie nicht weggegangen und war ich so okay, ich bin jetzt fast zu Hause, ich will jetzt eigentlich nicht
256	ganz nach Hause gehen, damit du dann weißt, wo ich wohne. Dann bin ich einfach stehen geblieben mehr oder weniger auf der Straße und dann hat er
257	irgendwie so, war er so, ja: "Can I touch your hair" oder so und hat halt währenddessen schon meine Haare angefasst und ich wahr so (angewidertes
258	"ah").
259	I: War der alkoholisiert?

260	T4: Ich glaube nicht, tatsächlich. Ich glaube er war einfach nur komisch. (lacht) Aber vielleicht ist es mir auch nicht aufgefallen. Und dann, da in
261	der Nähe war ein Würstlstand und dann habe ich halt meinen Freund angerufen und bin beim Würstlstand da stehen geblieben. Einfach während er noch mit
262	mir geredet hat, ich war so: "Egal, ich rufe jetzt an".
263	I: Hattest du da die Möglichkeit mit anderen Leuten in Kontakt zu getreten am Würstlstand oder war das ein geschlossener?
264	T4: Er war offen und ich habe dann eben mit meinem Freund telefoniert und er meinte so: "Ja, frag jemanden vom Würstlstand", aber das Problem war
265	bisschen die eine Person hat sich gerade übergeben. Dann war irgendwie ein Pärchen, die haben sich gerade voll gestritten und hatten irgendwie sehr
266	viel Trouble und irgendwie noch jemand, der gerade dem einen geholfen hat. (lacht) Und ich war so: "Okay, wen frage ich jetzt?" Weil die waren
267	irgendwie alle nicht wirklich (...)
268	I: Ah okay, und der Verkäufer beim Würstlstand, war der auch beschäftigt?
269	T4: Das weiß ich gerade nicht so genau, weil es sind dann zufälligerweise gerade drei Jungs in meine Richtung gekommen, die sehr vertrauenswürdig
270	gewirkt haben, die waren noch eher jünger, die waren noch keine Ahnung 20, vielleicht 18, 19, 20, und ich habe dann die drei gefragt, ob sie mich
271	begleiten können. Und die haben das dann gemacht, ja.
272	I: Und die haben dich dann nach Hause begleitet oder ein Teil von der Strecke begleitet?
273	T4: Also es war wirklich nur noch so eine Minute, die ich gebraucht habe und sie haben mich halt die Straße runterbegleitet und dann um das Eck
274	gebogen bin ich selber wieder, weil der Typ dann auch weg war, also er ist während ich telefoniert hab, schon irgendwie gegangen.
275	I: Okay, okay. Verstehe.
276	T4: Das waren die einzigen Situationen, die wirklich krasser waren, was halt manchmal sonst passiert ist, wenn irgendwie, wenn es super eng ist und
277	man sich halt auf Arten berührt, die irgendwie komisch sind, also (...)
278	I: Meinst du jetzt in den Öffis?
279	T4: Ja.
280	I: Mhm.
281	T4: Also, wenn es halt super eng ist, dann ist man ja so gequetscht und so und kann nicht wirklich ausweichen oder irgendwas und ich hatte schon zwei,
282	drei Situationen, wo ich das Gefühl hatte, dass die männliche Person hinter mir eigentlich nicht so nahe stehen müsste. Oder nicht so gewisse
283	Körperzonen an meine drücken müsste, sondern schon noch den Platz hätte theoretisch ein bisschen auszuweichen. Und das bisschen so, also ist mir ein
284	bisschen absichtlich vorgekommen.
285	I: Okay, verstehe. Hast du eine Idee, wie man da irgendwie entgegen wirken könnte oder wie die Wiener Linien da irgendwas machen könnten?
286	T4: Schwierig, weil wenn es eng ist, dann ist es halt eng, also so kann man jetzt-, natürlich man kann mehr Intervalle und so weiter machen, aber die
287	Intervalle sind eh schon super eigentlich. Also, ich finde da sind sie schon sehr gut dabei. (überlegt) Ich glaube, ich meine, man kann halt selbst

288	versuchen zu schauen, dass man sich eher in die Nähe von, keine Ahnung, Kindern oder anderen Frauen stellt. Aber ich weiß nicht, ob es halt wirklich
289	direkt was gebe, was man offiziell machen könnte, außer wie z.B. in Japan oder so gibt es ja diese Abteile, die nur für Frauen sind. Aber ich bin mir
290	auch unsicher, wie sinnvoll das im Endeffekt wäre. Also vielleicht in den Nachtbussen könnte ich es mir noch besser vorstellen, weil da ja auch eher
291	die Gefahr ist, dass Leute irgendwie betrunken sind oder auf anderen Substanzen, und dann irgendwie äh Stress machen.
292	(wir kommen in der Station Nußdorferstraße an und steigen aus)
293	T4: So, dann müssen wir jetzt eigentlich nur noch da lang. (zeigt in eine Richtung) So in die Richtung.
294	I: Okay. (wir gehen los)
295	I: Hast du noch irgendwelche anderen Angewohnheiten, außer dass du eben telefonierst so abends, wenn du unterwegs bist oder dass du dich ablenkst mit
296	Social Media?
297	T4: Also, wenn ihr mir was Unangenehmes auffällt, schreibe ich oft, bevor ich telefoniere irgendwie Freunden oder Freundinnen. Also, wenn es jetzt
298	noch nicht irgendwie akut ist, sage ich mal oder wenn ich mir nur denke, okay, die Person wirkt alkoholisiert oder so, das muss ja noch nichts heißen.
299	Es gibt ja auch genug Leute, die dann einfach nur rumtorkeln und fertig. Und dann rufe ich halt erst an, wenn es wirklich für mich persönlich akut
300	wird. Das ist so bisschen eine Angewohnheit, dass ich dann halt erstmal schreibe, aber sonst nutze ich sich an sich die Öffifahrt gerne entweder um
301	eben bisschen einfach so auf Social Media zu chillen. Weil man sich dann nicht so fühlt, dass wir dann mal Zeit damit verschwenden, weil man muss ja
302	sowieso gerade in diesem Öffi sitzen. Oder irgendwie rauszuschauen, wenn-, ja bisschen Musik oder Hörbücher zu hören oder so. Und irgendwie eigentlich
303	bisschen zum Relaxen. Aber das geht halt auch nur, wenn man-, also ich Ich kann nur relaxen, wenn ich ein Sitzplatz habe.
304	I: Okay, warum einfach weil du weißt, du bist so hast du dann safe space oder?
305	T4: Ja, auch. Also erstens finde ich es sehr angenehm, vor allem wenn gerade in der Straßenbahn viel los ist und du hast du den Sitzplatz und bist so
306	quasi nicht einbezogen in dieses Gewusel und musst nicht irgendwie deine Balance finden und ja.
307	I: Ja, ich verstehe was du meinst.
308	T4: Und auch einfach weil es halt ungemütlich finde am also so im Stehen irgendwie am Handy zu sein, ich weiß nicht. Ich finde Sitzen einfach generell
309	eine gemütlichere Sache als Stehen.
310	I: Ja, man hat hier besser ein Überblick auch.
311	T4: Ja, und das ist schon auch bisschen, man hat so dieses Ding, also dieses Eck, wo man halt sitzt und es sitzt zwar wer neben dir, aber meistens eh-.
312	also das ist selten den Fall, dass ich mir gedacht habe, die Person neben mir wirkt irgendwie komisch.
313	I: Man sucht sich den Platz wahrscheinlich danach unbewusst auch aus.
314	T4: Ja, ich schaue halt auch, wenn ich mich wo dazu setzte, schaue ich schon, was ist das für eine Person so. Also ich schaue schon, "okay, ist das"-,
315	Also nicht, dass ich Männer ausschließe, ich setze mich auch öfter neben Männer, ich schaue halt auch so, wirken die gerade irgendwie, als ob sie

316	Lust hätten mit mir zu reden oder so und dann (unsicheres "hm"), setze ich mich irgendwie lieber nicht hin. Oder wirken die gerade irgendwie als wären
317	sie, keine Ahnung, komisch drauf oder nervös. Aber meistens, also untertags sind es meistens eh nur Leute, die halt irgendwie wohin müssen und einfach
318	ihr Ding machen und ja. Voll.
319	I: Du hast vorhin gesagt, Google Maps verwendest du, aber auch wie ein Mobil Mobil. (..) Ich warte kurz bis das Auto weg ist. (...) Bei Google Maps
320	hast du ja gemeint, dass du die Echtzeit-Info so schlecht findest und deswegen schaust du bei WienMobil nochmal.
321	T4: Ja. Also, wenn ich jetzt bei Stationen bin, die keine Anzeige haben, dann schaue ich auf Wien Mobil, weil also mein Freund hat mir mal gesagt,
322	dass Wien Mobil halt immer die Echtzeitdaten hat und ich habe halt mir gedacht, ich glaube dem mal, weil warum sollte er lügen bei sowas? Und deswegen,
323	wenn ich halt keine Anzeige habe, dann schaue ich auf Wien Mobil. Und sonst eben, ist es eher meine zweite Instanz, weil ich die Namen eben eingeben
324	will auf Google Maps. Und wenn mir dann aber was komisch vorkommt, ich denke mir so, das wirkt irgendwie umständlicher als es sein müsste, dann schaue
325	ich auf Wien Mobil. (...) Und manchmal, inzwischen denke ich manchmal dran gleich auf Wien Mobil zu schauen, weil es, ja also viele in meinem
326	Freundeskreis finden es besser, und sind der Meinung, dass es die besseren Routen hat. Deswegen ja, aber Fußwege schaue ich immer auf Google Maps,
327	weil ich verstehe die Fußweg Dings von Wien Mobil, checke ich irgendwie nicht.
328	I: Sind die anders im Vergleich zu Google Maps?
329	T4: Ich finde schon.
330	I: Inwiefern?
331	T4: Es ist irgendwie, also, ich bin halt Google Maps auch gewohnt, weil ich das halt benutze, seitdem ich alleine öffentlich unterwegs bin. Und ich
332	habe ich habe einen recht schlechten Orientierungssinn. Das heißt, ich rely ein bisschen auf so Apps. Ich wüsste jetzt, also jetzt wüsste ich schon,
333	wie ich heimkomme, aber ich wüsste jetzt von vielen Orten nicht, wie ich einfach da irgendwie zu Fuß heimkomme, nicht wirklich.
334	I: Ist da Google Maps ein bisschen zuverlässiger, was es die Gehwege betrifft, also so, wie die angezeigt werden von der Route her?
335	T4: Ja, also ich glaube, die Routen selber sind wahrscheinlich gleich, aber ich finde die Darstellung auf Google Maps macht mehr Sinn. Weil man noch
336	mehr reinzoomen kann, es gibt mehr Details, es stehen halt die ganzen Straßennamen und die Geschäfte und ich orientiere mich dann auch öfter so an,
337	"okay, ist dieses Geschäft jetzt da?" und so.
338	I: Ich verstehe schon, ja.
339	T4: Und auf Wien Mobil ist es halt mehr so minimalistisch und dann das finde ich bisschen verwirrend.
340	I: Gibt es noch irgendwelche anderen Funktionen, die du gerne bei Wien Mobil und bei Google Maps nutzt?
341	T4: Also, hier mache ich meistens-, (...) aber was natürlich praktisch ist das Ticket.
342	I: Das Ticket? Hast du dein Ticket da drin?
343	T4: Ja, ich habe mein Ticket auf Wien Mobil. Also dafür benutze ich es und wenn ich halt kontrolliert werde, dann ja, zeige ich es halt her. Die
344	Vorteilswelt ist neu, davon habe ich gehört, aber habe ich mir noch nie angeschaut. Sonst eigentlich mache ich hier immer nur entweder Ticket

345	herzeigen oder ich gebe halt oben mein Ziel ein, (...) und oben meinen Standort, wenn ich gerade nicht aktueller Standort mache oder wenn ich
346	irgendwie von woanders, also ich schaue ja auch manchmal im Vorhinein und schaue dann okay, wenn ich jetzt sage, ich bin auf einer Feier und ich will-,
347	(..) Nein, das ist ein schlechtes Beispiel. Aber manchmal schaue ich halt schon im Vorhinein, wie ich dann von wo nach wo komme und dann gebe ich
348	halt irgendwas ein.
349	I: Dann brauchst du ja nicht den aktuellen Standort, sondern-
350	T4: Genau, dann dann gebe ich halt ein. Oder wenn ich gerade keinen guten Empfang hab oder so, dann funktioniert der Standort halt dann auch öfter
351	nicht so gut. Und ich schau dann eigentlich immer nur hier unten, was ich manchmal mache ist eben dieses "früher", "später" oder, dass ich halt da
352	eingabe. Wenn ich z.B. zum Flughafen muss oder so, dann schau ich halt okay, ich muss am Montag um (..), dann gehe ich meistens auf "Ankunft", um "6
353	Uhr" irgendwo sein, dann gebe ich das halt ein und schau, okay, wie fahre ich da am besten? Das sind dann auch so die Sachen, wo ich wirklich auf
354	diese Zeiten schau, wenn ich weiß, ich muss wirklich um Punkt 6 da und da sein, weil ich einen Zug oder einen Flug oder was ich immer erwischen muss.
355	Das war es eigentlich. Wien Mobil nehme ich eigentlich nur für Öffis. Äh, Google Maps nehme ich eben auch für das Gehen und für das Autofahren. Wenn
356	ich mal Auto fahre, ich fahre sehr selten Auto. Weil ich nicht gern Auto fahre. Oder wenn ich Rad fahre, was ich auch selten tue. Das mache ich dann
357	eigentlich immer mit Google Maps.
358	I: Warum machst du das mit Wien Mobil nicht oder oder gibt es da keinen speziellen Grund dafür?
359	T4: Ich habe es noch nie ausprobiert mit Wien Mobil ehrlich gesagt. Ich finde das einzige, wo ich eben gemerkt, dass, also ich habe halt ein iPhone.
360	Und Apple Maps finde ich verwirrend, also fürs Autoautofahren.
361	I: Meinst du diese Karten App?
362	T4: Ja genau. Also die benutze ich gar nicht.
363	I: Warum? Hast du die schon mal ausprobiert oder hast du mit der nie Berührungspunkte gehabt?
364	T4: Zweiteres eher, also ich habe halt immer Google Maps benutzt. Ich hatte früher halt immer Samsung Handys und da habe ich immer Google Maps benutzt.
365	Also benutze ich immer noch Google Maps. Und teilweise, wenn ich irgendwie mit Freundinnen beim Autofahren jetzt gefahren bin, die Apple Maps benutzt
366	haben, habe ich das Gefühl, dass wir uns da öfter verfahren haben oder, dass es mehr da mehr zu Chaos gekommen ist. Ich meine, ich bin auch keine gute
367	Autofahrerin, das könnte auch an mir liegen, aber irgendwie finde ich Apple Maps zu sinnverwirrend. Aber ich habe es auch noch nicht viel benutzt,
368	weil ich ja, ich bin halt mit Google Maps irgendwie groß geworden.
369	I: Das schaut hier schon gut aus, ich glaube wir sind angekommen.
370	T4: Ja, wir sind da.
371	I: Okay, dann habe ich noch einen letzter Punkt. (...) Wie könnte man die Apps, die du jetzt erwähnt hast, Google Maps und Wien Mobil verbessern.
372	damit Frauen nachts ein bisschen zuverlässiger nach Hause kommen oder zu einer Party kommen, welche Features könnte man noch einbauen, welche Tools
373	oder Informationen?

374	T4: Das Einzige, was mir gerade einfällt: In London in den ganzen neuen U-Bahnen gibt's so eine Anzeige, wie voll es gerade ist. Ich weiß aber nicht,
375	ob man die in den Apps vorher schon sieht, dass sieht man in der U-Bahn, was ja irgendwie auch nicht so viel Sinn macht. (lacht) Aber vielleicht, also
376	ich weiß, das wäre natürlich super schwer zu umzusetzen, I guess, keine Ahnung. Bin kein U-Bahn-Techniker. Vielleicht dass man irgendwie ein bisschen
377	so einen Überblick hat, okay, ist gerade viel los in der U-Bahn, ist gerade wenig los, weil eben ich finde, wenn viel los ist, habe ich eigentlich nie
378	Sicherheitsbedenken, weil ich weiß, es sind eh 1000 Leute da, die irgendwas-, mir irgendwie helfen könnten, wenn irgendwas wäre.
379	I: Also, dass man die Auslastung in der App sieht und man sieht, bei der nächsten Route die ich jetzt wählen mit dem Zeitblock, ist z.B. die U-Bahn,
380	die ist dreiviertel voll?
381	T4: Ja, zum Beispiel. Ich weiß, bei Google Maps gibt es eben bei den Restaurants, so schätzen sie halt ab, okay, wann ist viel los und das macht halt
382	auch Sinn, dass man das irgendwie vielleicht auch dafür benutzen könnte. Sonst (...) Ja, dass man halt einfach-, dass es einfach zuverlässig ist,
383	aber das ist <u>meistens</u> eh, nicht immer, aber ja.
384	I: Du hast vorhin erzählt, dass deine Straßenbahn nicht gekommen ist, oder?
385	T4: (lacht) Ja, das lag aber dran, dass irgendein Unfall war, und nicht an der Bim also.
386	I: Aber hast du das dann irgendwie erfahren können über irgendwelche Anzeige, dass da ein Unfall und eine Störung war?
387	T4: (überlegt) Also, es stand einfach 15 Minuten Wartezeit bei der Anzeige und ich war so ja, okay. Und ich habe danach mit einer Freundin geredet und
388	die hat gemeint, am Nachmittag ist sie gar nicht gefahren, deswegen habe ich mir gedacht, okay, wahrscheinlich war irgendwas.
389	I: Okay.
390	T4: Also das war mehr dann so über Kontakt.
391	I: Verstehe, also hast du jetzt dann nicht in der App irgendwie nachschauen können oder hast du es nicht wo lesen können?
392	T4: Ich hätte vielleicht nachschauen können, aber es hat mich nicht genug interessiert. (lacht) Aber an sich finde ich bei Wien Mobil, das ist auch
393	ein Vorteil von Wien Mobil, da steht halt oft, wenn irgendwas ist, wenn irgendeine Verspätung ist oder irgendein Unfall, was ich immer, schadhaftes
394	Fahrzeug, irgendwas. In Maps steht, das weniger, und in Maps braucht es auch teilweise länger, also z.B. die U2 fährt jetzt schon länger nicht und
395	Maps hat relativ lange gebraucht, bis das drin war, dass es nicht mehr die U2 als Möglichkeit anzeigt. Also bei solchen Sachen, wenn wirklich gerade
396	was ausfällt oder gerade für einen Tag, keine Ahnung, die Fünfer gar nicht fährt, das erfährt man halt auf Maps nicht, das erfährt man auf Wien Mobil.
397	Das ist schon praktisch. da sind sie schon recht gut up to date immer.
398	I: Hast du noch irgendein andere Idee, was man noch einbauen könnte bei der App?
399	T4: Vielleicht irgendwie-, (...) So quasi die Umgebung bisschen beschreiben, also dass so dabei steht, so "Achtung bei dieser Station ist ein dunkler
400	Park" oder keine Ahnung "bei dieser Station ist gute Straßenbeleuchtung", also halt pro und kontra Sachen, also wenn jetzt-, Also so, natürlich wäre

401	es wichtiger hinzuschreiben erstmal, wo irgendwie etwas ist, was gefährlich sein könnte, wie eine Unterführung oder ein dunkler Park oder
402	irgendwie ein Polizeieinsatz. Also sowohl so akute Sachen als auch eben so landschaftliche Begebenheiten. Aber es würde sicher auch nicht schaden
403	hinzuschreiben so hier, wenn du hier aussteigst, ist es super beleuchtet oder wenn du hier aussteigst, ist keine Ahnung eine Polizeistation gleich da
404	und halt irgendwie so diese positive Aspekte hervorheben.
405	I: Und das in Form auf der Karte, dass man das visuell sieht oder oder eher so als Liste?
406	T4: Ich glaube, ich würde es eher als Liste mir vorstellen können, aber man kann es sicher auch als Karte machen, wenn man sich länger damit
407	beschäftigt, wie man das gut darstellt und so. Ja. Oder vielleicht doch so Etabliment quasi-, also es wär-, ich meine, das ist auf Google Maps eh,
408	aber das du irgendwie sagst okay, wenn du hier aussteigst, ist ein Club, da ist vielleicht mehr los oder da ist keine Ahnung. Eben wie gesagt, ein
409	Park, da ist wahrscheinlich weniger los.
410	I: Ja, du hast ja gesagt, bei Wien Mobil ist es ja so minimalistisch, das wird hier meistens nicht angezeigt wird, wenn was in der Nähe ist, oder?
411	T4: Voll, also vielleicht da das irgendwie noch bisschen einzubauen, oder einfach von Maps die quasi, dieses Genauere zu nehmen, keine Ahnung, wie das
412	mit Copyright und so ist, aber ja.
413	I: Einfach ein paar mehr Informationen von der Stadt einbauen.
414	T4: Ja, voll. Das würde sich ja, denke ich mal einigen Leuten helfen.
415	I: Das wär's eigentlich von meinen Fragen her. Hast du noch irgendwas anderes, was wir jetzt gar nicht besprochen haben, aber was dir da noch
416	eingefallen ist?
417	T4: Ich glaube tatsächlich nicht.
418	I: Super, dann vielen vielen Dank.

MW/T5:

1	I: Okay, dann würde ich dich gerne einfach mal fragen, wie würdest du jetzt vorgehen, wenn wir jetzt hier sind und die Zieladresse Märzstraße 67 haben,
2	wie würdest du vorgehen, um diese Route jetzt zu planen?
3	T5: Wenn ich eine Adresse habe, dann gehe ich noch mal, also ich benutze praktisch nur Google Maps. Außer ich muss Züge benutzen und nicht S-Bahn,
4	also alles was innerhalb von Wien ist normalerweise Google Maps. Wenn außerhalb von Wien ist dann das ÖBB-App.
5	I: Die Scotty App?
6	T5: Nein, das normale ÖBB-App.
7	I: Ah, du nutzt die ÖBB-App.
8	]
9	T5: Genau, also das, was nicht jemand anders benutzt. (lacht)
10	I: Das ist dann für außerhalb von Wien.
11	T5: Ja, ja, aber für innerhalb Wien eigentlich fast ausschließlich Google Maps. Ähm, ja, also wenn ich die Adresse genau hätte, dann würde ich

12	wahrscheinlich in Google Maps suchen, wenn ich das Lokal suchen würde, dann würde ich das in Google eingeben und dann über diese Maps Dingsie (...)
13	I: Damit sich dann Google Maps öffnet hier?
14	T5: Ja, genau, weil dann, keine Ahnung, es macht für mich mehr Sinn direkt nach dem Lokal zu suchen, weil da weiß ich auch, ob das die richtige ist,
15	aber wenn ich Adresse habe, dann suche ich auf Google Maps.
16	I: Dann machen wir das mal. (gibt die Route in Google Maps ein)
17	T5: Okay. (schaut mit)
18	I: Und dann wahrscheinlich "Route"
19	T5: Genau, Route planen. (...)
20	I: Und was würdest du bei Start eingeben?
21	T5: Also mein Standort, was ist die Standardeinstellung bei mir, da gebe ich normalerweise-, also außer ich möchte schauen spezifisch, wenn ich dann
22	in einer Stunde da bin, wie lange brauche ich woanders hin, dann gebe ich halt die andere Location, aber so normalerweise mein Standort. Und was ich
23	manchmal variere ist eben, wann ich losgehe. Also jetzt oder in 10 Minuten und was auch immer. Aber sonst eben.
24	I: Dann schauen wir mal, was vorgeschlagen wird, was wird ihr denn am liebsten, wie wir fahren?
25	T6: Tendenziell das erste, außer es ist ein Verkehrsmittel, was ich weniger bevorzuge.
26	I: Wie zum Beispiel?
27	T5: Also zu bestimmten Zeiten fahre ich ungern mit dem Bus, weil es einfach bummvoll ist. Aber generell bevorzuge ich, also wenn es möglich ist U-Bahn
28	über Straßenbahn, weil es schneller ist und die Verbindungen, also wenn man etwas verspätet ist, dann findet man schneller eine Verbindung, aber
29	ja, aber am Abend also normalerweise das, wo ich denke, dass es leerer ist. (lacht)
30	I: Wo weniger los ist?
31	T5: Ja, genau. Es hängt davon ab, wie viel Zeitunterschied ist, aber normalerweise nehme ich das erste, was vorgeschlagen wird, weil es generell mehr
32	Sinn macht.
33	I: Okay.
34	T5: Also 68 zur Burggasse und dann-, also Burggasse Stadthalle und dann 49 Richtung Gugergasse-, und generell, also ich schaue normalerweise nur <u>nach</u> ,
35	wo ich einsteigen muss, was ich nehmen kann, wo ich umsteigen muss und dann tue ich das Handy weg, bis ich in der Linie bin, also z.B. mit der 49
36	fahre ich relativ selten. Das heißt, ich würde erst das Handy wieder rausholen und das App anschauen, wenn ich schon, wenn ich das Gefühl habe, jetzt
37	weiß ich nicht, wie ob ich (...)
38	I: weiter?
39	T5: Ja, genau, aber sonst tue ich das weg, weil-, außer ich bin in Zeitstress, aber das ist normalerweise nicht der Fall. Ich bin sehr-, Ich probiere
40	immer sehr pünktlich zu sein und deshalb kommt es eher selten vor, aber ja. Und da weil wegen der wegen den ganzen Umbauarbeiten spezifisch U2 ist
41	hier in der Nähe immer was umbaut, das heißt, da muss ich immer auch beachten, ob die gescheit fahren oder nicht, also z.B. wenn man da drauf klickt,

42	dann ist auch so auch in also dass die 6 auch fährt und die 18 auch fährt, weil da ist bis bis vor kurzem ist die 18 glaube ich nicht gefahren. Das
43	heißt in der Richtung.
44	I: Ja, okay, passt, dann machen wir das, wir gehen jetzt los. Das heißt, du verwendest Google Maps. Was spricht eigentlich für dich jetzt für Google
45	Maps? Es gibt ja noch ein paar andere Apps, die man verwenden kann in Wien z.B. die App Wien Mobil. Also, was findest du denn so gut an an der Google
46	Maps?
47	T5: Oh, ich glaube das ist mehr Gewohnheit. Ähm, weil also keine Ahnung, ich wohne seit-, das ist das 8. Jahr in Wien und da wohne und ganz am Anfang
48	war-, es war einfach Google Maps etwas was ich- (orientiert sich und schaut auf die umliegenden Schilder in der Station) Ich muss sagen, ich habe
49	meine Brille heute vergessen. (geht voran) Also, App spezifisch keine Ahnung. Das Wien Mobil App hat mich nicht nie angesprochen. Ich es gab eine Zeit,
50	wo- (...)
51	(wir lesen den Bildschirm mir den Abfahrtszeiten der Straßenbahnen)
52	T5: Die 18 ist gerade gefahren. Nicht?
53	I: Ja, 18 schaut ganz gut aus in 9 Minuten.
54	T5: Nein, das ist die Schlachthausgasse.
55	I: Ach, Burggasse sind wir gerade, 13 Minuten.
56	T5: Ja, da ist die 6er besser mit 10 Minuten.
57	I: Ja.
58	T5: Ja, gehen wir. (geht voran)
59	I: Das heißt, die hat dich nie so wirklich angesprochen, weil du mit Google Maps schon happy warst?
60	T5: Ja, ja, ich habe halt davor das Apple Maps benutzt und dann aber die war nicht so gut mit den Verbindungen und dann hat mir eine Freundin, die
61	ebenfalls mit-, also meine Mitbewohnerin, damals Google Maps empfohlen, weil sie sich von funktioniert hat und ich sage, ja, okay. Habe ich einfach
62	mich auf Google Maps umgewöhnt am Anfang und es ist geblieben. Das ist auch praktisch, weil man kann es nicht nur in Wien benutzen, sondern wenn man
63	auf der Reise ist, halt eben in anderen europäischen Städten funktioniert es auch immer mit den Öffis. Äh, eigentlich meine Eltern wohnen in der
64	Steiermark. Das heißt, wenn ich in Graz bin, kann ich Google Maps benutzen, obwohl dort ist da tatsächlicher äh Grazverkehr App ist, also das App, die
65	App ist wesentlich beliebter. Das heißt, die verwende ich ab und zu mal, aber ich ("hm"), benutze wirklich fast nur Google Maps auch in Budapest bin
66	ich auch öfter. Es funktioniert einfach gut und es ist praktisch ein App zu haben. Ich habe die Apps trotzdem auf mein Handy, aber ich bin nicht sie
67	so gut wie nie.
68	I: Es ist auch einfach bequem, wenn man eine App hat und man weiß, man kann sich auf die verlassen in jeder einzelnen Stadt.
69	T5: Ja voll. Ich meine, Google Maps ist nicht gerade das Beste, wenn es um aktuelle Probleme geht.
70	I: Aktuelle Störung meinst du?
71	T5: Ja, ja. Ich habe die Scotty App habe ich auch, Wien Mobil habe ich auch, aber verwende ich nie. Für Graz gibt's BusBahnBim, aber ist auch sehr

72	selten in Verwendung und diese ÖBB Ticket App. Ja, weil da sind die Sachen, also ich weiß, dass Scotty praktischer ist, aber (unmotiviertes "hm").
73	I: Noch eine App mehr.
74	T5: Ja (seufzt).
75	I: Okay, verständlich. Das heißt von den Störungen her ist es nicht so aktuell.
76	T5: Nein. Manchmal sind auch die Umbauarbeiten nicht direkt drin, das heißt das ein bisschen nervig, aber solange ich nicht, also ich nicht in einer
77	komplett, also an einen komplett neuen Ort gehen muss, brauche ich es ja hauptsächlich dafür, um zu sehen, wie lange ich ihn brauche, oder wo ich um,
78	vielleicht wo ich umsteigen muss. Aber generell, wenn ich einschätzen kann, wo es hingeht, dann weiß ich eh ungefähr schon, was ich nehmen muss. Also,
79	weil zumindest wo wo ich halt losgehen muss. Weil da-, also, ich wohne eigentlich in der (nennt Heimataadresse) da beim Waldmüllerpark und da ist es
80	recht praktisch, weil da bleibt die 6 ist da, 18 ist da, Badnerbahn, die 62 auch, aber die fährt jetzt nicht, weil Umarbeiten auf der Wiener
81	Hauptstraße gibt. Die 14A bleibt stehen, ähm eben die S-Bahn ist da, Hauptbahnhof ist 12 Minuten zu Fuß, 15 eher. Und die U1 Keplerplatz Station ist
82	auch 10 Minuten zu Fuß. Ja, ist wirklich gut angebunden. Ah, ja, die O und die 11 sind auch so 10, oder 8 Minuten zu Fuß. Das heißt, ich komme
83	wirklich überall gut hin, solange ich die Richtung weiß. gehe ich zumindest zu einer Öffi-Verkehr los und dann schaue ich, wo ich umsteigen muss oder
84	aber so die ungefähr Richtung habe ich ja normalerweise. Ja, also ich mag die 10., ich finde es richtig gut angebunden.
85	I: Das heißt bist du auch im 10. recht viel unterwegs?
86	T5: Ja, also (...) die Privatuniversität für die ich arbeite, ist auch im 10. Und was ich sonst noch in meiner Freizeit gern mache ist schwimmen im
87	Amalienbad ist auch am Reumannpaltz. Das heißt, wenn ich außerhalb von den zehn muss, dann (überlegt) im 1. habe ich ja bekanntlich immer wieder
88	Besuch und ab und zu führ ich im ersten im Naturhistorischen Museum Studien durch, das heißt, das sind zweimal im Monat, wo ich da hingehge spezifisch
89	und sonst Freunde, aber, die sind verteilt im 16. im 3. und im 9.
90	I: Okay, also alles eher bisschen zentraler, du musst nicht nach Floridsdorf raus oder so?
91	T5: Nee, also weiter als Spittelau fahre ich nie wirklich in der Richtung und über den Donaukanal fast auch nicht. Also, ich glaube wirklich gar nicht,
92	um ehrlich zu sein.
93	I: Gibt es irgendwelche Gegenden in Wien, die du jetzt, also die du jetzt nicht so aus angenehm findest oder die du meidest? Oder Stationen?
94	T5: Ja. Gumpendorfer Straße, U-Bahn-Station ist nicht gerade mein Favespot.
95	I: Magst du erzählen, warum?
96	T5: Ich finde, das stinkt einfach immer nach Pisse. (lacht) Entschuldige.
97	I: Nein, alles gut. Sag alles, was du empfindest, das ist schon okay. (lacht)
98	T5: (lacht) Da riecht es einfach nicht gut.
99	I: Das heißt auch die Umgebung, die Leute und so?
100	T5: Ja, das ist mir weniger das Problem, weil ich finde, wenn man in einer Großstadt wohnt, dann kommt es halt einfach mal vor, dass da komische Leute

101	herumrennen. Für mich macht das Geruch viel mehr aus. Also, es gibt auch im 10. so Gegenden, die jetzt nicht gerade die schönsten und saubersten ist,
102	aber dort riecht es zumindest nicht so schlecht.
103	I: Was sind das für Gegenden im 10., wo du nicht so gerne bist?
104	T5: Also jetzt nicht so gern bin, aber jetzt nicht die schönsten Orte in Wien sind. Also, spezifisch wenn man mit der 11 weiter rauf fährt über den
105	Quellenplatz, da z.B. sind die Stationen einfach dreckiger, einfach solche Sachen, und (...) aber halt das finde ich nicht so schlimm, es ist einfach
106	so. Solange es halt nicht stinkt, ist mir recht und halt leider ist Gumpendorfer Station einfach stinkig.
107	I: Gibt es irgendwelche Gebiete, in denen du, wenn du jetzt abends oder nachts unterwegs bist, die du kreuzst, irgendwelche Knotenpunkte?
108	T5: Die ich kreuze?
109	I: Ja, also Hauptbahnhof z.B. würde sich anbieten.
110	T5: Ja, eher also wenn ich unterwegs bin am Abend, dann außerhalb von 10, weil dann treffe ich mich normalerweise mit jemand oder halt wann auf Drinks
111	oder haben halt Movie Nights gemacht oder so (...), aber dann eher Karlsplatz wegen der U1, weil die fährt ja, also U-Bahnen fahren ja tendenziell ein
112	bisschen länger. Westbahnhof wegen 6 oder 18 und und das Nightline fährt auch, also Bus fährt auch von da weg. Also es gibt ein Nightline von
113	Karlsplatz und es gibt ein Nightline von Westbahnhof. Aber generell die zwei Stationen eher würde ich sagen.
114	I: Hast du die dann auch genutzt oder nutzt du die Nightlines dann oder Nachtbusse?
115	T5: Ja, früher mehr als jetzt, weil ich mittlerweile mich als eher "ältere Dame" sehe und mich nicht mehr schere, richtig lange fortzugehen. aber ja,
116	eher das. Und (überlegt), aja, und Praterstern wegen der S-Bahn. Mhm. Praterstern oder Landstraße, es hängt davon ab, wie die Verbindung besser ist.
117	Aber manchmal kann man auch mit denen ganz gut fahren, vor allem im Sommer an sehr durch.
118	I: Und wie empfindest du diese Knotenpunkt, also findest du irgendwas störend an denen? Oder was man verbessern könnte an den Knotenpunkten?
119	T5: Also, ich finde an diesen spezifischen Knotenpunkten, (überlegt) ich finde manchmal sind sie einfach, sie also halt dreckig, weil <u>so viele</u> Leute
120	die benutzen und ich glaube und die werden halt, über die Zeit werden sie abgenutzt, aber ich glaube sie-, außer eben das, finde ich nicht, dass es
121	ein großes Problem ist, außer eben bei Praterstern sammeln sich ja manchmal die großen Menschenmengen, wo man auch ab und zu ein bisschen ungut
122	angemacht wird.
123	(wir steigen in die Straßenbahn Richtung Burggasse ein, die Interviewpartnerin geht auf einen Dreiersitzplatz zu und spricht eine mitfahrende Person)
124	T5: Dürfen wir uns daher setzen? Dürfen wir das? Dankeschön. (wir nehmen Platz)
125	I: Ja, okay, das ist natürlich nicht angenehm.
126	T5: Aber ich glaube, ich bin es eigentlich-, keine Ahnung, ich finde ich fühle mich in Wien noch immer viel wohler als in vielen anderen großen Städten.
127	I: Kannst du da einen konkreten Vergleich für mich ziehen?
128	T5: Ich komme eigentlich aus Ungarn und dementsprechend bin ich öfters in Budapest bzw. auch öfters abends dort unterwegs und ich finde abends ist
129	Budapest, also unberechenbarer. Also ich weiß eh, egal was in Wien-, also die schlimmsten Bezirke in Wien sind viel sicherer als viele andere

130	europäische Städte. Und weil es mir klar ist, auch wenn es halt man immer wieder schlechte Sachen berichtet werden, ist ja fühle ich mich da schon
131	relativ wohl, aber es ist für mich spezifisch. Ich kenne auch Leute, die sich halt z.B. im 10. abends nicht wohlfühlen, aber für mich ist das kein
132	Problem.
133	I: Mhm, keine schlechten Erfahrungen gemacht.
134	T5: Na, ich glaube, schlechte Erfahrungen kann man im jeden Bezirk haben. Also die unangenehmste Erfahrung, die ich gehabt habe, war im 18., was
135	eigentlich nach relativ (unv.) Bezirk wirkt, aber ja.
136	I: Magst du mir davon erzählen?
137	T5: Ja, ich hatte das Gefühl, dass mich jemand verfolgt. Allerdings weiß ich nicht, ob das tatsächlich der Fall war. Das war mein erstes Wochenende in
138	Wien direkt wie ich hergezogen bin, das heißt es war sowieso alles sehr neu und ich war ziemlich betrunken. Ziemlich betrunken. Und ich glaube da vor
139	allem, wenn das eine komplett neue Umgebung ist und man auch jetzt nicht am Nüchternsten unterwegs ist, ist die, jetzt im Nachhinein würde ich
140	wahrscheinlich, hätte ich ein anderes Gefühl, weil da-, ich war, ich habe davor in einem Ort davor in einem Ort gewohnt in der Südoststeiermark, wo
141	halt 800 Leute wohnen. Die Wahrscheinlichkeit, dass wenn jemand so nah hinter mir geht, dass die mich dann tatsächlich verfolgt, ist dort größer als
142	in Wien, wo jeder seine eigene Sachen zu tun hat. Also, seitdem ist mir das nie wirklich vorgekommen.
143	I: Wie bist du damit umgegangen, dass du das Gefühl gehabt hast?
144	T5: Ja, ich habe mir bei-, also wie gesagt, ich war extrem betrunken. Ich habe mich einfach zu einem Pärchen dazugestellt und gefragt so: "Ich fühle
145	mich unwohl, ich habe irgendwie Angst, dass mich jemand mir verfolgt". Der geht in die gleiche Richtung, wo ich hin muss, "kann ich mich neben euch
146	stellen." Und die so: "Ja, ja, sicher, gerne." Und dann sind wir zwei Straßen zusammengegangen und dann bin ich schon heimgegangen. Also eh ist eh
147	nichts passiert und ich bin auch sehr froh, dass das ich ja keine schlechte Gewohnheit habe, also Erfahrungen im Leben habe, weil es geht ja, es ist
148	ja nicht, nicht bei jedem so, das ist mir klar, aber weil ich halt noch nichts habe, fühle ich mich auf die Straßen recht wohl. Aber ich weiß auch,
149	dass manche Leute sich einfach nicht wohlfühlen, wenn ich das Gefühl habe, dass ähm dass irgendwie die Vibes heute einfach nicht passen, also wenn ich
150	einfach ein ungutes Gefühl habe, auch wenn es kein Zeichen dafür gibt, dann rufe ich normalerweise jemand an, wo ich das Gefühl habe, dass der noch
151	wach sein könnte.
152	I: Also, nimmst du dein Handy und rufst du dann wen an?
153	T5: Ja, und ich Facetime, wenn es sein muss, so <u>wirklich</u> laut.
154	I: Um den anderen zu zeigen, du bist gerade am Telefon?
155	T5: <u>Ja</u> . Ich bin gerade am Telefon.
156	I: Okay, spannend.
157	T5: Ja, also, ich habe drei Schwestern, irgendwann ist, irgendwer ist immer wach. Ich habe auch einige Freundinnen, wo wir-, also, wo wir wissen, dass
158	wir uns gegenseitig einfach immer anrufen können. Außerdem am iPhone kann man ja die Location, also teilen. Ich kann es dir auch zeigen. (holt das

159	Smartphone wieder aus der Jackentasche) Das heißt, ich sehe immer, wo Leute, wo die Leute sind, mit denen ich das geteilt habe und z.B. mit meiner
160	Mitbewohnerin ist das auch geteilt und manchmal, wenn ich wirklich lang draußen bin und sie sieht, also, sie schaut dann nach, wo ich bin und sie
161	sieht, wo ich bin und dann entweder fragt sie sich, ob ich-, ob ich noch Heim komme oder wo ich gerade bin und ob es mir eh gut geht. Also wie du
162	siehst z.B. hier habe ich-, ein Freund ist da, meine Schwester wohnt drei Stockwerke über mich. Das heißt, sie ist hier, meine Mitbewohnerin ist auch
163	zu Hause. Und eben eins, zwei weiter paar weitere hier und wenn ich ganz rauszooome, dann sehe ich meine Schwester und Freundinnen in Graz, Graz
164	Umgebung, mein Papa und meine Schwester. Genau und eine Freundin ist in Deutschland.
165	I: Aber auch schön zu wissen, dass es ihr gut geht.
166	(die Straßenbahn hält bei einer Station)
167	T5: Das heißt, weil wir das halt haben und wir haben das so ausgemacht, schauen wir auch zwischendurch. (die Person nehmen uns bewegt sich) Musst du
168	aussteigen?
169	(wir machen der Person Platz, sie steht auf und verlässt die Straßenbahn)
170	T5: Schauen wir auch zwischendurch, wo halt die Person ist, wenn wir das Gefühl haben, die sollte irgendwo sein.
171	I: Wie heißt die App?
172	T5: Ah, das ist einfach im ähm auf iPhone, das Find My Friends, das ist so preinstalliert.
173	I: Mhm.
174	T5: Ist genau da und, "Find My" heißt das. Das heißt, wenn man z.B. das Handy verliert oder irgendwo liegen lässt, dann kann man auch das einschalten,
175	dass die also halt anschauen, wo man wo die andere Geräte sind z.B. also die AirPods oder mein iPad oder so könnte ich nachschauen, wo sie gerade
176	liegen.
177	I: Die ganzen Geräte sind also verknüpft und-?
178	T5: Ja genau. Sie sind verknüpft und man kann durchschauen und eigentlich war da das App ursprünglich für das gedacht und dann haben sie es
179	ausgeweitet, dass man halt mit Bekannten den Standort teilen kann und das ist dann halt konstant eingeschaltet.
180	I: Das heißt, man muss auch nicht ständig irgendjemanden einen Standort schicken oder so.
181	T5: Na, eben. Genau, das ist recht praktisch, finde ich.
182	I: Ähm, und weil ich es jetzt gesehen habe, du hast die Kopfhörer dabei. Gibt's noch irgendwas anderes außer, dass du hin und wieder einfach jemanden
183	anrufst. Also zum Beispiel, dass du einfach auch die Musik verwendest dafür die Kopfhörer, wenn du jetzt abends unterwegs bist?
184	T5: Ja, generell, also, ich bin ungerne ohne Kopfhörer unterwegs, weil ich gerne Podcast höre oder Musik höre und so und wenn ich länger mit der
185	Straßenbahn unterwegs bin, dann schalte ich einfach-, also-, ich höre einfach gern Musik. Also ich habe die fast immer dabei, bzw. auch, wenn ich
186	jetzt nicht unbedingt Musik höre, habe ich auch fast immer ein Buch dabei, was ich- (...) also, ich kann das nicht, einfach so da sitzen und
187	rausstarren, dann werde ich wahnsinnig, glaube ich.
188	I: Okay, aber macht dir das gar nichts aus, dass du quasi beschallt bist und dann nicht mitkriegst, was sonst so passiert jetzt vom Audio her?

189	T5: Nein, weil (lange Stille), ich denke nur nach. Ich schaue nicht nur, ich denke nur nach.
190	I: Alles gut, lasse dir ruhig Zeit.
191	T5: (überlegt) Nicht wirklich. Wenn ich das Gefühl habe, dass irgendwas gesagt wird, dann tue ich sie natürlich runter, aber es ist-, also, ich habe
192	immer wieder schon gedacht, ich sollte Musik vielleicht ein bisschen weiter runterdrehen, und statt diesen Noise-Cancelling-Kopfhörer so kleinere
193	EarPods oder sowas verwenden, aber die habe ich hingemacht und ich sehe es nicht nochmal zu kaufen. (lacht) Aber mit denen hat man mitbekommen, wenn
194	es irgendeine Durchsage gibt, mit denen kriegt man es halt nicht mit.
195	I: Aber hättest du den Wunsch, dass du mehr mitbekommst, oder passt es für dich eh so? Eigentlich willst du es nicht, oder?
196	T5: Neein. (schüttelt den Kopf) Außer, also, es ist halt öfters passiert, dass irgendwas durchgesagt wurde, dass die Straßenbahn einfach nicht
197	weiterfährt, und dann bleibt stehen und ich so (verwirrtes "häh").
198	I: Also, du präferierst es, wenn du jetzt aussuchen kannst, eher so in deiner Welt zu sein, deine Musik zu hören, dein Podcast zu hören.
199	T5: Ja. Würde ich schon sagen. Also, wenn ich z.B. lese, dann höre ich keine Musik und dann setze ich auch nichts auf und dann höre ich halt eh immer
200	alles, was sie sagen, das ist für mich nicht das Problem. Ich höre einfach gerne Musik. und das ist so. Ich mag das, während ich unterwegs Musik zu
201	hören, weil ich finde das kann meine Laune schon zudem irgendwie vorbereiten, was ich gerade machen werde. Das heißt so, wenn ich z.B. mit Freunden
202	treffe und irgendwie was lustiges und was gehyped vorhabe, höre ich so eine Musik oder wenn ich irgendwie ge-chillt lernen gehe, dann eher sowas.
203	I: Damit du dich einstimmst?
204	T5: Genau.
205	T5: Es hat weniger mit der mit dem unterwegs sein selbst zu tun, sondern halt mit dem Tag und wie ich mich an dem Tag fühle. Nicht, weil ich unbedingt
206	das Gefühl habe, ich muss jetzt-, also mir stören die Geräusche um mich herum oder ich will nichts hören oder was auch immer, sondern irgendwie passt
207	das gut für die Zeit, einfach Musik zu hören.
208	I: Oder hast du vorhin auch schon erwähnt, du vertraust eigentlich auch der Strecke, weil du wahrscheinlich auch sehr viele ähnliche Strecken machst,
209	du weißt ungefähr, so. Wenn es jetzt ausfällt, du kannst dort oder da umsteigen und brauchst jetzt nicht 100% mehr Aufmerksamkeit auf das, was
210	passiert.
211	T5: Genau. Ist normalerweise so. Also ich finde nach 8 Jahren auch, wenn ich halt Strecken mache, wo ich halt noch nie war, also oder in Gebieten wo
212	ich noch <u>gar</u> nie war, was kommt mittlerweile eigentlich eher selten vor, dass ich irgendwo bin, wo ich noch nie war. Eine der Studien, die ich eben
213	für die Uni gemacht habe, für die habe ich die Familien, die sich für die Studien angemeldet haben haben auch zu Hause besuchen müssen, weil wir paar
214	Sessions gehabt haben, die einfach länger gedauert haben, es war einfacher bei denen zu Hause zu machen. Und da war ich recht viel auch im Bezirken
215	unterwegs, wo ich quasi nie war z.B. in Donaustadt, dort wo die ganzen neue Wohnungen und so, diese Wohngebiete gebaut sind, weil die Freunde haben
216	sich die Studie gegenseitig empfohlen. Das heißt, und auch da (...) und auch einmal im 14. <u>voll</u> weit draußen.

217	I: Wie lief das?
218	T5: Was?
219	I: Wie lief das, dass du dann dort immer hingefahren bist?
220	T5: Ja, eigentlich, das war ja das, dass ich nie das Gefühl gehabt habe, ich wäre, also auch, wenn ich aktiv nie da war, war ich nie wirklich verloren,
221	wo ich da jetzt hingehen muss oder so. Es gab ein paar Umstiege, wo man von einem Bus zum anderen latschen hat müssen ein bisschen, wo ich halt die
222	Richtungen schauen hab müssen, wo ich jetzt ausgestiegen bin und wo der zweite Bus halt wegfährt, aber es war jetzt nie wirklich ein Problem. Außerdem
223	war das immer tagsüber und da fährt ja immer alles so oft. Und nachts, wenn ich nachts unterwegs bin, dann gehe ich wirklich nur irgendwohin, wo ich
224	schon mal war.
225	I: Warum-, (...) kommt es einfach nicht vor, dass du dann irgendwo bist, wo du noch nie warst oder?
226	T5: Nein, weil alle Bekannten von mir wohnen relativ zentral, macht Sinn, dass wir uns entweder bei jemanden treffen oder dass wir halt irgendwas
227	zusammen machen eben in dem Gebiet so 6., 7., 1., wo da geht man halt auf Drinks oder man geht vielleicht was Essen, oder man geht halt Fort, aber die
228	sind alle noch relativ zentral. Ich finde nicht, dass es irgendwas ist für was sie halt in die 20. fahren würde. Ich glaube auf Hauspartys landet man
229	vielleicht in irgendeinem Gegend, wo man noch nie war abends, aber da ist man halt auch nie allein unterwegs, da geht man halt mit jemanden hin, der
230	die Location normalerweise kennt.
231	I: Okay. Das heißt, du vertraust dann auch auf drauf, was die anderen für Wege vorschlagen.
232	T5: Voll, ja und in diesen Fällen bin ich halt auch eher weniger alleine unterwegs, weil ich habe ja meine Mitbewohnerin, die auch in vielen-, also
233	oft mitkommt, wenn ich Fortgehen gehe, gehe ich praktisch nur mit Freundinnen von mir fort, die aus Graz kommen, weil der Freundeskreis, eine Junge in
234	der Nähe von Hauptbahnhof auch wohnt, das heißt wir sind zu zweit da und wenn die Freundinnen von dem Freundeskreis von Graz hochkommen, dann pennen
235	sie entweder bei mir oder bei ihm, das heißt da sind wir dann eh wieder erst wieder zusammen unterwegs.
236	I: Ist ein ganz anderes Feeling, oder? Wenn man dann gemeinsam unterwegs ist.
237	T5: Ja, eben. Eben, das heißt, wenn ich mit ihm z.B. fortgehe, da muss ich nur von Belvedere mit der Straßenbahn allein heimfahren und das ist halt
238	eine Strecke, was ich zigtausend mal, wenn nicht noch öfters, schon gefahren bin. Da ist es eh schon wurscht.
239	I: Okay, das heißt, es kommt bei dir gar nicht vor, dass du alleine dann im Heim fährst.
240	T5: Ja, doch. Aber eher selten, wenn ich so darüber nachdenke.
241	I: Und dann fährst du mit dem Nachtbus auch, oder eher nicht?
242	T5: Mittlerweile nicht mehr, aber früher habe ich die öfters benutzt, ja. Also da ist z.B. wieder-, da würde ich wieder U-Bahn über Bus bevorzugen.
243	Weil die einfach schneller fährt und öfters. Vor allem im Sommer, dann würde ich einfach mit der U1 zum Keplerplatz fahren und heimgehen. Die Strecke
244	ganz am Anfang, wie ich in den 10. gezogen bin, habe ich mir gedacht, (unsicheres "uhh"), "das ist nicht so schön".
245	(Die Interviewpartnerin steht kurz auf und möchte zum Ausgang gehen, ich folge ihr)
246	T5: Nein, die nächste erst.

247	I: Ich glaube, wir sind noch nicht ganz da?
248	T5: Ja, die nächste erst.
249	(wir nehmen wieder Platz)
250	T5: Ah, wir können uns hinsetzen. Dann muss-, die muss ja zuerst auf die (...) (schaut aus dem Fenster, um sich zu orientieren)
251	I: Ja. Genau.
252	T5: Ja, ja.
253	I: Also da warst du dir am Anfang noch nicht so ganz sicher, wie du heimkommst?
254	T5: Ja. Ja, genau. Hauptsächlich deshalb, weil es ist richtig deppat. Der Weg vom Keplerplatz zu uns nach Hause ist am schnell-. geht am schnellsten,
255	wenn man ähm-, wenn man, also der Keplerplatz ist da, unsere Wohnung ist da und hier da ist eine Straße mit zwei äh ne (überlegt) äh Bahnen hier, hier
256	und zwei Straßenbahnen in der Mitte und die Zebrastreifen sind einmal da unten und einmal da oben und keine Chance, dass es mich schert zum
257	Zebrastreifen zu gehen. Nie im Leben.
258	(die Straßenbahn kommt am Urban-Loritz-Platz an, wir steigen aus)
259	I: Das heißt du gehst dann über die Straße.
260	T5: Ja, und das war am Anfang gewöhnungsbedürftig. Hütteldorf fahren wir, oder? (zeigt zur anderen Straßenbahn-Station) 11 Minuten.
261	I: Ah ja, das heißt wir sind jetzt schon richtig bei der 49er Station.
262	T5: Oder Hütteldorf?
263	I: Wir können gerne noch mal schauen. (öffnet die Google Maps App)
264	T5: Können ja nochmal nachschauen zum Beispiel. (schaut herum und dreht sich um, um sich zu orientieren) Aber ich glaube-, ja! Die ist gerade gefahren,
265	schau. (zeigt in eine Richtung)
266	I: Ah, ja. Alles klar.
267	T5: Weil die fährt in der Richtung, das heißt da und wenn ich mich richtig erinnere, sind drei Stationen in der App.
268	(wir schauen uns die Route in der Google Maps App an)
269	T5: Zum Beispiel, ich würde jetzt nachdenken, ah, drei Stationen. Okay, und dann sitze ich im Straßenbahn vor 1, 2 und dann würde ich nachschauen, wie
270	die Station heißt. "Guglgasse". (die Interviewpartnerin wird von einer fremden Person angesprochen) Ich habe kein Bargeld, entschuldige.
271	I: Und dann würdest du nachschauen, wie die Station heißt?
272	T5: Ja genau.
273	I: Und merkst du das dann einfach?
274	T5: Normalerweise ja.
275	I: Und schaut dann erst, wenn du in der Straßenbahn sitzt.
276	T5: Ja.
277	I: Alles klar. Wie läuft es für dich bis jetzt so? Wie fühlst du dich? Hat die Strecke gepasst?
278	T5: Ja, gut! Weißt, <u>du</u> , reden kann ich immer, das ist für mich okay. (lacht)
279	I: (lacht) Aber so jetzt auch von der Straßenbahn hat alles gepasst?

280	T5: Ja, schau, ich hätte mich, ich hätte zum Beispiel darum schon gejammt, dass ich, dass wir einmal 10 Minuten warten haben müssen, einmal 11
281	Minuten warten haben müssen, aber abends kommt es halt einfach mal vor. Deshalb bevorzuge ich U-Bahn, wenn es geht, weil die fahren ein bisschen
282	öfters, aber da hätte es sich für mich persönlich nicht ausgezahlt. (lacht)
283	I: Du hast sehr viele Straßenbahnen auch bei dir in der Gegend, ja?
284	T5: Jaa, <u>eben</u> . Also, ja. Und die 14A halt so spät fährt noch seltener. Das ist dann immer so ein Gamble.
285	I: Was ist dir, wenn du jetzt abends unterwegs bist, am wichtigsten, wenn es jetzt z.B. um den Heimweg geht oder wenn du zu einer Party gehen möchtest
286	oder zu einem Kino oder du hast eine Verabredung oder so?
287	T5: Dass ich nicht zehn mal umsteigen muss.
288	I: Also nicht so oft umsteigen?
289	T5: Ja. Ja, normalerweise eher das ist halt-, eben, dass ich nicht so umsteigen muss.
290	I: Auch wenn es dann länger dauert, wenn du sagst, okay, du hast dafür jetzt eine- (...)
291	T5: <u>Ja</u> , ich kann ja eh Musik hören.
292	I: Ah, okay, also du siehst es entspannt, aber du möchtest nicht so viel umsteigen.
293	T5: Ja, das ist-, also ich-, also, wenn ich schon <u>zweimal</u> umsteigen muss, okay, zweimal geht noch, aber mehr als zwei auf gar keinen Fall. Und wenn
294	ich sehe, es gibt eine Version, wo ich nur einmal umsteigen muss und das dauert nur vielleicht 5 Minuten länger oder so, dann nehme ich den.
295	I: Okay, das heißt, das ist es ist für dich einfach umständlich, oder weswegen?
296	T5: Ja. Ja, und ich glaub, ich würd sowieso kein zweimal umsteigen machen, wenn zwei davon ein Bus ist.
297	I: Ich spüre eine leichte Abneigung gegen Busse.
298	T5: (lacht) Es ist kein Hass gegen Busse, aber die sind halt tendenziell langsam. Ich finde die Lichter sind so anstrengend in den Bussen und die sind
299	einfach- (...)
300	I: Die Beleuchtung in den Bussen meinst du?
301	T5: Ja, genau die sind einfach zu stark und tendenziell stinken die am meisten und ich glaube ich bin einfach empfindlich auf Gerüche.
302	I: Okay, gut. Also keine Busse.
303	T5: Also nicht "keine Busse", ich nehme schon öfters, weil die 14 einfach so angenehm ist. Das heißt, wenn ich in die 6. oder 7. oder 8. fahre, dann
304	nehme ich halt immer die 14A, weil die direkt vor der Haustür wegfährt. Ähm, aber wenn es halt nicht sein muss, dann was anderes.
305	I: Verstehe. Um nochmal auf die Gegenden zurück zu kommen, es gibt also keine Orte, die du meidest abends, irgendwelche Gebiete, wo du einfach nicht
306	hingehen möchtest.
307	T5: Also es gibt schon, wie gesagt, so diese Knoten, also diese Punkte von Praterstern, Gumpendorfer Straße und Westbahnhof und Hauptbahnhof. Aber das
308	was ich halt gar nicht mag ist eben Praterstern, manchmal Pratern, weil ich finde auch, dass die auch ein bisschen stinken kann. Aber es sind trotzdem
309	keine Knotenpunkte, die ich aktiv vermeiden würde. Ähm, Gumpendorfer Straße, da kann man da ehesten davon reden, dass ich das vermeide, äh, weil am

310	schnellsten wäre z.B. von hier, also, von weiter hinten vom Ring zu mir nach Hause, also mit der U6 zu fahren bis zur Gumpendorfer Straße und dort in
311	der Straßenbahn einzusteigen. Aber das mache ich nicht, nicht weil ich die Station selbst nicht mag, sondern wenn ich bis dahin warte, in die
312	Straßenbahn umzusteigen, kriege nie einen Sitzplatz. Weil da, also bei Westbahnhof steigen extrem viele Leute normalerweise ein und bei Gumpendorfer
313	Straße eben auch wieder, weil da U6 Station ist und wenn ich aber z.B. hier einsteige oder mich bemühe ganz vorne im Westbahnhof einzusteigen, dann
314	kriege ich einen Sitzplatz.
315	I: Ja, verstehe.
316	T5: Und es sind dann, du hast es gesehen, bis dahin oder bis zum Westbahnhof sind es ja trotzdem 15 Minuten, die ich sitzen-, ich kann stehen,
317	manchmal tue ich es mit Absicht, aber muss nicht immer sein.
318	I: Also ist es dir lieber zu sitzen, wenn du einen Sitzplatz bekommst?
319	T5: In der Straßenbahn schon, weil ich, wenn ich in mit der Linie am meisten unterwegs bin, dann habe ich irgendwas Aktives zu tun, die verwende ich z.
320	B. wenn ich einkaufen gehe auf der Mariahilferstraße oder bis vor kurzem war ich regelmäßig auf der Schmelz schwimmen, wo ich auch öfters abends war,
321	das heißt, da bin ich manchmal auch um 22 Uhr herum heimgefahren und nach dem Schwimmen ist man einfach müde und da will ich sitzen.
322	I: Ja, verstehe ich.
323	T5: Das heißt, da bin ich mit der U3 auch wieder Stadtstraßenbahn fahre ich mit der U-Bahn dann möglich, wenn es möglich ist, zu Westbahnhof gefahren
324	und dann mit der Straßenbahn heim und da da bin ich einfach immer so müde danach gewesen, dass ich mich unbedingt hinsetzen wollte.
325	I: Ja, verstehe ich. Das ist auf jeden Fall schon mal sehr spannend.
326	T5: (dreht sich zur Anzeige) Vier Minuten, ja?
327	I: Wir haben noch vier Minuten, bis die Bim kommt. (...) Jetzt haben wir vorhin gesprochen über Google Maps. Gibt es noch irgendwelche weiteren
328	Features, die du nutzt? Du hast jetzt diese externe App für den GPS, also für Standort. Gibt es sonst noch irgendwas, was du konkret gerne nutzt, wenn
329	du in der App unterwegs bist?
330	T5: Ja, ja, manche Adressen speichere ich auch ein. Wenn ich Maps offen habe.
331	I: Als Favorit meinst du oder wie?
332	T5: Ja, voll. (öffnet die App und zeigt die Favoriten her) Zum Beispiel da bei den Herzen, siehst du, welche Adressen ich gespeichert habe, eben
333	und die dann eh mit einer Notiz, von welcher Wohnung ich anläuten muss. Weil ich-, also ich verwende sie dann nicht um hinzufinden, sondern damit ich
334	nachschlagen kann, wo ich dann anläuten muss, dass ich da bin.
335	I: Also das heißt, du kannst eine Adresse als Favoriten markieren und da kannst du noch Notizen hinzufügen?
336	T5: Ja, genau und das mache ich. Und das sind dann halt eben die Adressen von Freundinnen von mir ähm oder Freunden. Ist ja, gibt ja mehrere. Genau,
337	und dann kann ich halt eben nachschauen oft eben da wieder 2B, oder da, also die das habe ich nur gespeichert, weil ich da hingehen will, aber z.B.
338	(nennt Adresse) und das ist dann Top (nennt Hausnummer).

339	I: Okay, das heißt, du hast sehr viele Orte von Freunden markiert und auch Orte, also Restaurants z.B. Lokale, die du gerne mal besuchen möchtest?
340	T5: Ich glaub, das ist die das einzige Lokal, was ich gespeichert habe, weil ich immer drauf vergessen habe, wie das heißt und irgendwann habe ich mir
341	eingebildet, ich muss dahin, muss mir das einspeichern und war seitdem nie dort. (lacht) Aber normalerweise benutze ich die eben nur, wenn ich so
342	Freundadressen einspeichere und dann lösche ich sie, wenn sie umgezogen sind. Ja, also ich bin super vergesslich was Zahlen angeht. Und ich stütze
343	mich da ein bisschen drauf, weil also-, wenn ich irgendwo schon mal war, dann finde ich auch wieder hin, ohne dass ich die nachschlagen muss, wo das
344	genau ist. Wenn ich weiß, dass ich schon mal dort war und ich wieder hin muss, dann schlage ich das entweder nur nach, um zu sehen, welche die
345	schnellste Verbindung, also wie lange ich ihn brauche, welche die schnellste Verbindung ist bzw. was jetzt gleich fährt und wer jetzt losfährt.
346	(in der Zwischenzeit ist die Straßenbahn eingefahren und wir steigen ein)
347	I: Okay. Jetzt haben wir sehr viel über die App gesprochen. Du kannst auch Bezug nehmen auf diese "Find My" App. Und zwar möchte ich ja auch gerne
348	erheben in der Studie, wie man diese Apps verbessern könnte oder generell diese Informationen, die wichtig sind, wenn man nachts unterwegs ist oder
349	abends, wie könnte man die verbessern, welche Funktionen bräuchte es, welche Informationen bräuchte erst?
350	T5: Ähm, also ich würde das eher auf Google-, also, aufbrechen zwischen Google Maps und dieser Find My Friends App. Ich meine, Apple bietet diese
351	Check-in Funktion an, dass man ein Check-in an jemanden schicken kann, wenn man fragen möchte, ob es denen gut geht oder so. Das kann man verschicken,
352	das geht nicht über diese Find My Friends App, aber man kann das trotzdem direkt bei der Person machen. Vielleicht, wenn man das machen könnte über
353	über diese App, dass man halt auf die Person klickt und dann das automatisch, also dass man direkt über eine Funktion da verschicken kann, wäre
354	praktisch bei diesen und dass dass man halt nicht die Person in den Kontakten suchen muss oder so, sondern direkt also auf der Karte machen kann,
355	genau. Und bei Google Maps, also das größte Problem von Google Maps ist, dass die nicht immer sehr aktuell ist, wenn es darum geht, was welche Linie
356	gerade ausfällt und es muss nicht einmal eine akute Störung sein, es kann auch eine Störung sein, die es seit drei Tagen gibt und manchmal ist es
357	einfach nicht drin. Letztens dachte ich, ich kann mit der 6er, also mit der D von von Spittelau Heim fahren und das hat sich herausgestellt, dass die
358	D nicht fährt, dass die D nur bis zu, ach, was war, Schottenring oder so, fährt. Das heißt, es war einfach nervig. Ich hätte da wahrscheinlich
359	gewartet 10, 15 Minuten bis ich mitkriegt habe, dass das nicht der Fall ist, weil ich einfach gedacht habe: "ja, die Straßenbahn wird dir eh dann
360	kommen" und dann kommt sie einfach nicht. Aber ja, die zwei Sachen und wenn ich so an Frauen spezifisch denke, wäre es vielleicht praktisch, wenn man
361	so Polizeimeldungen, die (..) also, wo gerade ein Polizeieinsatz irgendwo ist, dass das gekennzeichnet wird.
362	I: Auf der Karte oder meinst du generell?
363	T5: Also generell, also es muss nicht unbedingt auf, also es wäre schon auf der <u>Karte</u> praktisch, aber generell irgendwo, ich wäre sehr dankbar dafür,
364	wenn es in Google Maps sein würde. Ich weiß, dass es absolut unrealistisch ist, dass es der Fall sein würde, aber wenn z.B. Stadt Wien sowas anbietet

365	würde eine Karte, wo das akut angezeigt wird und das auch eine brauchbare Karte ist, wär es praktisch. Ich glaube, es gibt irgendwo auf der
366	Polizei-Webseite so eine Karte oder so, aber die ist erstens einmal schwer zu finden, sehr wenig Leute wissen davon und schaut sehr schirch aus. Ich
367	finde solche Sachen brauchen einen bestimmten Grad an Userfreundlichkeit, damit sie nutzbar sind, weil ansonsten kann die Idee gut sein, aber niemand
368	wird es verwenden.
369	I: Was mir jetzt so einfällt, wenn ich da jetzt mal eine Idee einbringen könnte. Ich meine, es gibt ja Wien Mobil und da kann man ja mit den Wiener
370	Linien zusammenarbeiten, dass man in der in der App WienMobil in der Karte das einbauen würde. Bei Google Maps ist es halt wieder Sachen mit Google,
371	ist natürlich schwieriger.
372	T5: Ja das ist-, das meine ich ja, ich finde es ist absolut unwahrscheinlich, dass es je dazu kommen würde, dass Google Maps sowas macht. Ähm, ja, ich
373	meine, wenn es Wien Mobil sowas machen würde, dann würde ich es auf jeden Fall wahrscheinlich öfters auf machen. Ich glaube nicht, dass ich umsteigen
374	würde, aber ich würde sagen, wenn mir das bewusst wäre, würde ich wahrscheinlich, wenn es mir einfällt, dass es sowas gibt, auch verwenden.
375	Andererseits finde ich, dass das so ein Double Edged Sword sein kann, rein aus dem Grund, weil wenn alle, also wenn Polizeieinsätze sichtbar gemacht
376	werden und <u>gleich</u> sichtbar gemacht werden, finde ich, dass das eine Panik in den Leuten auslösen kann.
377	(wir steigen bei der Station Guglgasse aus)
378	T5: Jetzt würde ich schauen, wo der Weg ist.
379	(Google Maps wird geöffnet und der Fußweg näher betrachtet)
380	T5: Na, da, 4 Minuten zu Fuß. So. Wo sind wir da? (schaut sich die Karte an) Äh, so, und dann rechts. Okay.
381	I: Das heißt, es sollen auch nicht alle Informationen von der Polizeieinsätzen sein, sondern nur die, die wirklich-
382	T5: Ja, also wo es, die die tatsächlich gefährlich sind, weil ich finde wenn jeder Kleinigkeit reingeschrieben wird, also "da ist irgendein
383	Betrunkener rumgelegt" oder so. Ja, das macht äh Sachen extrem sichtbar. Äh, und jeder, der da an dem Tag vorbeigegangen ist, hat das Gefühl, "das
384	hätte auch mir passieren können, dass ich von seinem Betrunkenen blöd angemalt werde", obwohl das extrem unwahrscheinlich ist, dass man halt
385	involviert wird. Und das würde Wien viel gefährlicher ausschauen lassen als es tatsächlich ist.
386	(Die Interviewpartnerin bleibt kurz stehen und schaut auf die Karte von Google Maps)
387	T5: Sind wir richtig? Ne. Oder? (...) Nein, doch ich glaube da muss man lang. (geht weiter)
388	I: Das heißt, man müsste eigentlich doch-
389	T5: Warte, sind wir hier richtig? Häh? (schaut nochmal in der Karte von Google Maps nach)
390	T5: Ich schaue nochmal bei mir nach. (öffnet Google Maps auf dem eigenen Smartphone) Das schaut bei mir bisschen anders aus. (gibt die Adresse des
391	Zielorts ein)
392	I: Was ich gerade sehe bei dir, du hast eine andere View.
393	T5: Ja, genau, ich habe die das mit den-
394	I: Wie sagt man da? 3D Street View, Google Earth View?

395	T5: Ja, weil und ich sag es dir gleich wieso. Da ist die Kurve, die Kurve geht so. Ah ja, doch, dann waren wir richtig, ne? Aber wir müssen auf die
396	andere Seite. Ah, ja, weil ich finde, das ist viel einfacher, eben wie jetzt zu erkennen, wo ich hin muss, wenn ich die Gebäude sehen kann, z.B. hier
397	ist die Kirche und da kann ich z.B. schon, okay, da ist die Kirche, dann muss ich da auf der Seite vorbeigehen. Deshalb habe ich die Satellitenview an.
398	I: Magst du mir einen Screenshot davon machen? Das wäre voll lieb.
399	T5: Natürlich. So.
400	T5: Ich glaube, das ist irgendso. Das sind so alles so Einstellungen, die ich irgendwann mal gemacht habe, wie ich so vor Jahren und ich fand okay,
401	das schaut eigentlich gar nicht so schlecht aus. Und dann habe ich sie einfach nie ausgeschaltet. Ich bin eine Person von Gewohnheiten und irgendwas
402	passt, dann belasse ich das auch so. Also, auch wenn ich weiß, dass es wahrscheinlich einfacher wäre, wenn mich jetzt die-, wenn ich mich jetzt
403	einfach bemühen würde und das irgendwie umstellen würde, ist die Bemühung für mich es nicht wert, das zu machen, weil es so halt funktioniert.
404	Wahrscheinlich wenn die, wenn mir jemand einreden würde, "das Wien Mobil ist so super, so viel besser", würde ich es trotzdem nicht verwenden, weil es
405	einfach eine Gewohnheit ist. (lacht)
406	I: Ja, verstehe.
407	I: Das heißt eine App sollte auch wirklich user-friendly sein, sehr leicht zu bedienen, damit man nicht dann selber eine Stunde lang investieren muss,
408	in wie optimier ich das jetzt für mich selber.
409	T5: Ja genau, und vielleicht ist es oberflächlich, aber ich mag es nicht, wenn es ästhetisch schirch ist. Ich mag es, wenn die Farben im Einklang sind.
410	Wenn das klar zu erkennen ist, wo ich bin, was ich bin. Ja, es gibt bestimmte Farbkombinationen, die ich nicht aushalten kann, die ich nicht mehr mag.
411	z.B. diese Weihnachts-Grün-und-Rot-Kombination. Das finde ich furchtbar und halt das Wien Mobil App ist sehr rot und manchmal kommt da-, denke ich
412	ein bisschen Grün auch rein und das ist in meinem Kopf einfach schirch. Also, ich mag es schön und user-friendly und halbwegs funktionsfähig.
413	(wir werden langsamer und bleiben vor dem Zielort stehen)
414	T5: So, da sind wir.
415	I: Ja, da sind wird. Super, das heißt, wir haben es geschafft.
416	T5: Ja.
417	I: Wie würdest du denn den Weg so beschreiben? Hat alles gepasst? Alles funktioniert?
418	T5: Ja, die Straßenbahn (...) man hätte kürzer auch warten können, aber da hatten wir einfach Pech, dass wir genau den 49er verpasst haben. Aber das
419	ist mit den Straßenbahnen halt manchmal so. Und man dann einfach einfach jemand die Zeit verdödelt bei der Station, kann schon sein, dass man ein
420	bisschen länger braucht.
421	I: Da haben wir gerade drüber gesprochen, du hättest gern beim App-Design etwas besonderes, wie sieht es mit den Filtermöglichkeiten aus?
422	T5: Filtermöglichkeiten. Ich meine, es wäre schon vielleicht praktisch, es einzustellen, dass bestimmte Linien vernachlässigt werden. Einfach, wenn

423	man z.B. weiß, dass da irgendwann ein, also weil da Umbauarbeiten sein können oder dass die halt einfach länger braucht, weil irgendwo anders ein
424	Umbauarbeit ist. Das wäre-, finde ich praktisch, wenn man das machen könnte. Aber Ja. Für mich macht es keinen Unterschied, aber für viele andere wäre
425	es wahrscheinlich praktisch, wenn man so eine Einstellung hätte, wo man bestimmte Linien und Verkehrsmittel bevorzugen kann, könnte ich mir vorstellen,
426	aber für mich ist es relativ gleich. Also ich weiß, was meine Vorlieben sind und demnach gehe ich auch, also halt bewege ich mich auch in der
427	Stadt, aber ich glaube spezifisch für Leute, die noch nicht so lange in Wien sind, wäre es praktisch. Aber ich glaube nach sieben, nahezu acht
428	Jahren ist es hier, ist das nicht mehr so das, wo man halt darüber nachdenkt. Ich glaube, wenn ich das Interview vor fünf Jahren gemacht hätte, hätte
429	ich viel mehr sagen können. (...) Ich glaube, ich bin September 17 hergezogen und das ist schon halt lange genug.
430	I: Da kennt man sich dann schon ein bisschen aus, ja?
431	T5: Ja, wie du wahrscheinlich auch schon selbstbewusst durch die Stadt fährst, ähm, ist es z.B. mit Leuten, die frisch hergezogen sind noch nicht der
432	Fall. Meine Schwester wohnt seit zwei Monaten hier und sie fährt noch ganz anders herum. Sie war früher öfters wochenlang hier zu Besuch, wo ich auch
433	gearbeitet habe, dass sie jetzt selbst unterhalten müssen, aber trotzdem macht sie das noch ganz anders. Darüber nachzudenken, wie jemand halt
434	unterwegs ist, die komplett neu in Wien ist, die vielleicht aus dem Ausland für Studium hergezogen ist, ist wahrscheinlich schon wieder was komplett
435	anders.
436	I: Ja, auf jeden Fall.
437	T5: Die noch nicht wissen, dass auch, wenn es ein bisschen böse aussieht, ist es nicht so gefährlich, wie man es vielleicht am ersten Blick wahrnimmt.
438	I: Was ich zum Schluss immer noch frage ist, gibt es noch irgendwas, was du erwähnen möchtest, was wir überhaupt nicht angesprochen haben, was wir gar
439	nicht thematisiert haben, was du noch nennen möchtest?
440	T5: Ja, ich finde, also was für mich wichtig ist, wenn ich nachts unterwegs bin, ist, dass ich eben durch diese Location App das Gefühl habe, dass
441	Leute einfach-, also dass ich nicht einfach verloren gehen werde und dass es niemanden auffällt, wenn ich einfach jetzt, wenn irgendwas passieren
442	sollte, aber viele haben halt einfach nicht die Möglichkeit, vor allem wenn sie noch komplett neu in Wien sind und halt einfach keine Leute um sich
443	herum haben, wo sie sich auch einfach so sehr auf die Leute stützen können. Freunde mit denen ich meine Location geteilt habe, kenne ich alle
444	zumindest seit 5 Jahren. Wenn, manche sogar über 15. Also demnach finde ich, dass es wichtig ist, dass man sich vielleicht gegenseitig in einer
445	Community unterstützen kann oder dass man halt einen einfacheren Zugang zu hat, auch einfach nicht so "natürliche" Community, sondern vielleicht einfach
446	online Community, dass man sowas hätte, wo man sich als neue Person einfach refinden kann, wo man sagen kann, "Hey, ist jemand vielleicht gerade
447	online", einfach ein Chat, wo man schreibt, "ich bin allein unterwegs, ich fühle mich unwohl, kann ich kann jemand mit mir einfach ein bisschen
448	schreiben oder reden" oder sowas. Das fände ich, wäre auf jeden Fall praktisch und hilft vielleicht für Leute, die vielleicht nicht so den (...) diese

449	soziale Netzwerk dafür haben.
450	I: Noch nicht haben, ne?
451	T5: Ja.
452	I: Sollte das dann in der App drinnen sein oder soll es eine eigene App dafür geben?
453	T5: Ich glaube, das soll eine eigene App geben, weil ich finde, also, das ist eher ein Problem, also ein Problem mit denen, also auf die Frauen mehr
454	treffen. Natürlich gibt es auch also oder nicht nur Frauen, sondern die sich als Frauen auch präsentieren, eben oder die eher ähm (...)
455	I: Vulnerable Gruppen?
456	T5: Ja, ja, genau, das ist das ist das Wort, was ich gesucht habe. Ich wollte nur nicht falsch ausdrücken. Genau, die sich eher in diesen vulnerablen
457	Gruppen zugehört fühlen und sind auch, und ich finde so kleine Communities, die mit so, also nicht nicht unbedingt klein, aber so so eher nischige
458	Communities, eher sich von so großen Plattformen trennen sollten, weil es da einfach ein Oversight von den Plattformen geben kann und ich finde, es
459	sollte die Möglichkeit geben, dass sie sich selbst formen und nicht unbedingt z.B. unter Google Schirm oder Stadt Wien Schirm oder so agieren müssen.
460	I: Einen Safe Space für diese Gruppen?
461	T5: Ja genau, eben. Also, kann ich mir so schon vorstellen, aber die muss man halt aufbauen. Ich glaube auch nicht, dass die diese Gruppen sehr groß
462	werden können, auch wenn Wien jetzt nicht da das nicht unbedingt kleine Stadt ist, aber das wäre wahrscheinlich so äh äh ein Startpunkt für Leute, die
463	neu in Wien sind oder sich ein bisschen allein in Wien fühlen. Und sobald man halt ihr eigenes Freundeskreis oder Leute hat, auf die man sich stützen
464	kann, machen diese Gruppen eher weniger Sinn, aber halt für ein Anfang wäre es wahrscheinlich praktisch.
465	I: Mhm, um unter anderem auch auf Informationen zu kommen.
466	T5: Genau, genau, eben. Zum Beispiel, wenn man sagt, "Ah, ich habe in diesem Lokal oder halt bei dieser Station oder so ein bisschen ähm" (...) äh
467	(lange Stille)
468	I: Auf das muss man aufpassen?
469	T5: Ja, "da muss man ein bisschen mehr aufpassen", ist aber auch schon gut zu wissen. Ja.
470	I: Gut, das war es dann. Vielen vielen Dank für den Spaziergang.
471	T5: Gerne.

MW/T6:

1	I: Okay, dann würde ich sagen, starten wir. Bevor wir losgehen, wollen wir das kurz mit der Karten-App anschauen, wie du das machen würdest?
2	T6: Ja. Okay. Bis zu Hause, ne?
3	I: Bis zur Kärchergasse würde ich sagen, wir müssen nicht direkt bis zu dir nach Hause gehen für das Interview.
4	T6: Okay, ich gehe einfach in die Karten App rein.
5	I: Ja?
6	T6: Einfach ne, schaue ich wirklich, ob ich Internet habe, weil manchmal ist nicht da. Ja, natürlich und einfach schreibe ich Hauptbahnhof. Drücke ich

7	das rein. Und einfach auf Start und auf, also, den "Zug" hier.
8	I: Okay, also auf die öffentlichen Verkehrsmittel drückst du-, und gibst da immer "mein Standort" an oder gibst du da was anderes rein?
9	T6: Also es kommt immer drauf an, also jetzt bin ich bei Schwedenplatz und dann ich weiß ja schon, wenn bei Schwedenplatz, dann gebe ich-, (...) oder
10	wenn ich so 10 Minuten entfernt von Schwedenplatz bin, dann gebe ich immer Schwedenplatz ein, weil das ist mir bekannt. Und ich weiß hier die
11	Verkehrsmittel sind einfacher und schneller. Dann gebe ich, also momentan meinen Standort, ne? Weil ich bin ja da. Aber eigentlich, wie gesagt, jetzt
12	manchmal Schwedenplatz, manchmal- (...)
13	I: Je nachdem wo du bist?
14	T6: Ja genau.
15	I: Okay.
16	T6: Ja, dann drücke ich auf los. Und da steht einfach "von Schwedenplatz, wie viele Stationen, wie viele Minuten, wo soll ich raussteigen?" (...)
17	I: Okay, dann machen wir das, oder? Würde ich sagen, dann fahren wir das so mal lang?
18	T6: Ja.
19	(wir gehen los, nehmen die Rolltreppe und spazieren in die Station Schwedenplatz)
20	I: Möchtest du mir da vielleicht ein Screenshot davon machen.
21	T6: Von dem? Einfach so? Okay. (...) Ich kann auch von dem hier einen Screenshot machen.
22	I: Gerne! Super, danke dir. Weil ich habe die Karten-App nicht. Ich habe kein Apple und-
23	T6: Ja, aber weißt du, den Google Maps sind nicht richtig immer.
24	I: Die Daten, die Informationen?
25	T6: Ja, also doch, die sind schon ja richtig. Aber wahrscheinlich bei mir, keine Ahnung. Ich bin mit so-, hatte oft solche Erfahrungen, weil ich hatte
26	auch beim Autofahren. (...)
27	I: Das heißt, wenn du da die Route eingegeben hast über Google Maps, ist da immer was falsches rausgekommen?
28	T6: Ja, ich muss immer mehr fahren.
29	I: Ich verstehe schon. Umwege?
30	T6: Ja, ja. Und wenn man das nicht kennt, z.B. Schwedenplatz, ne, nicht sondern mein Standort, dann man, wie heißt es? verfährt sich, verfährt sich,
31	ja. Manchmal.
32	I: Okay, das verstehe ich. Und seitdem hast du gedacht, "nein, nichts mehr planen mit Google Maps?".
33	T6: Ja genau, die Karten sind genau. (...)
34	I: Ach, ist sehr spannend. Wie lange bist du jetzt schon in Wien?
35	T6: Seit Jänner.
36	I: Und was hast du für ein Gefühl, wenn du unterwegs bist? Kennst du dich in Wien aus mit dem öffentlichen Verkehrsnetz? Hast du ein gutes Gefühl oder
37	oder musst du-
38	T6: Also jetzt schon. Am Anfang nicht. Na, weil das ist-, also man steigt z.B. ne von dieser Seite, okay, jetzt hier Schwedenplatz ist einfach, ne?
39	Bei Karlsplatz ist bisschen komplizierter. Man weiß nicht genau, in welche Richtung, also welche rechts oder links oder hinten oder was weiß ich,

40	welche Richtung man genau nimmt, damit man der richtige Ort ist.
41	I: Verstehe, also die Station Karlsplatz findest du wahnsinnig verwirrend unten mit diesen ganzen Gängen?
42	T6: Genau. Genau. Und man muss immer auf die Schilder drauf achten, ne? Also welche Straße und alles und da steht alles eigentlich bei der Karten App,
43	ne? Na, wenn ich, weil ich fahre sehr oft mit der U-Bahn. Ich fahre sehr oft mit der U-Bahn, ne? Ich bin die ganze Zeit mit irgendwelchen Menschen
44	unterwegs und ich bin auch an verschiedene Orte, ne? Und da steht eigentlich, ne: "Jetzt nehmen Sie, schauen Sie bitte auf die Schilder", keine Ahnung,
45	"Friedrichstraße" oder was weiß ich. Und dann muss man einfach diese Richtung verfolgen und dann man ist an der richtige Platz.
46	I: Aber es ist natürlich verwirrend, das glaube ich dir, wenn man die Station auch gar nicht kennt.
47	T6: Ja. Ich war am Anfang so überfordert, ich dachte, ich sollte immer eine halbe Stunde früher los (lacht). Ja, wirklich, weil wenn man zu spät geht,
48	ist es nicht in Ordnung. (...)
49	I: Wie hast du dir in der Anfangszeit die Informationen geholt?
50	T6: Nicht nur über die Schilder, auch über die Karten App, immer auf die Karten App geschaut und ja, wie z.B. jetzt die Situation, ne, <u>hier</u> . Ich werde
51	z.B. jetzt hierher kommen und warten, ne, nicht da, wo der Mann ist, sowas. Also bisschen, wo keine Leute sind, ne, oder
52	eigentlich Leute, aber so halt Familien oder so Erwachsene oder Pärchen oder so, ne, weil man bleibt einfach so, ne? Und es kommt irgendein Typ und
53	der spricht dich einfach an.
54	I: Und das willst du nicht?
55	T6: Natürlich nicht, willst du deine Ruhe haben, oder? Natürlich, ich will einfach nach Hause gehen und das war es. Genau. (...) Und jetzt warten wir
56	einfach und es ist sehr sehr oft, ne? Also jetzt um diese Uhrzeit, ne? Es ist sehr-, also passiert sehr oft, dass da immer so betrunkene Leute da sind
57	und natürlich warte ich lieber hier statt dort.
58	I: Ja, verstehe, ist natürlich da ein bisschen ein Getümmel da hinten.
59	T6: Genau. Und bin ich immer mit Kopfhörer, weil dann höre ich nicht, was passiert und dann habe ich wirklich mal in Ruhe.
60	I: Okay. Ist dir das lieber, wenn du irgendwie Musik drinnen hast?
61	T6: Genau ja, also eine schon, ne? Zwei kann ich nicht, dann bin ich ja nicht sicher, ne? Wer kommt hinter mir oder (...), ja?
62	I: Du hast einen Kopfhörer drin?
63	T6: Genau und eine ist nicht. Damit man trotzdem so bisschen mitbekommt, was passiert und wer kommt und alles, ne? Weil okay, ich sehe z.B. dich, aber
64	ich schaue auch hier, ne? (schaut um sich herum)
65	I: Spannend. Hast du noch irgendwelche anderen Angewohnheiten außer die Kopfhörer drinnen?
66	T6: Ja, siehst du meinen Schlüssel? Ich hab so diese große Schlüssel. Ich bin immer so vorbereitet. (lacht) Ich hab Angst wirklich, ich bin alleine,
67	ich wohne hier alleine und ja. Ich hab keine Familie, ich meine, ich habe nichts dabei und ich ich möchte mir sowas auch nicht kaufen oder so Sprays
68	oder so, nee.
69	I: Hast du keine?

70	T6: Nein, hab ich nicht.
71	I: Aber willst du auch keine, weil du hast den Schlüssel?
72	T6: Ja genau, und der ist groß. (lacht)
73	(die U1 Richtung Oberlaa fährt ein und wir steigen ein)
74	I: Okay, sag gerne, wo wir hin wollen. (wir suchen einen Sitzplatz)
75	T6: Einfach hier?
76	I: Gerne, wie du magst.
77	(wir nehmen Platz)
78	I: Würdest du jetzt nochmal in die Karten App reinschauen?
79	T6: Genau, wenn ich mich nicht auskenne natürlich werde ich jetzt schauen, weil da steht ja alles wenn man, ne? (...) Jetzt schauen wir mal. Na, jetzt
80	sind wir immer noch bei Schwedenplatz. Gleich aber kommt Stephansplatz so wie gestrichen, ne? Dann weiß ich, wo geht Stefanplatz, ne? Dann kommt der
81	nächste Karsplatz, ne? Und dann bin so Südtiroler Platz, also Hauptbahnhof, dann steht da oben jetzt "steigen Sie jetzt wieder aus" ne? Und "nehmen
82	Sie"-, z.B. weil wir haben hier nur Hauptbahnhof eingegeben, ne? Ja. Wenn wir eine Adresse eingeben, dann steht Südtiroler Platz, "bitte steigen Sie
83	aus" und dann welche Schild ich verfolgen muss. Genau.
84	(...)
85	I: Achtest du auf noch irgendwas in da in der U-Bahn so an sich, wenn du jetzt hier drinnen bist oder hast du dann auch wieder-, schaust du auf das
86	Handy?
87	T6: Ich achte natürlich immer auf die Umgebung, ne? Wenn ich jetzt, ne? Dann schaue ich immer, was da passiert und dann passe ich ganz einfach auf.
88	Manchmal bin ich so müde, ich achte gar nichts drauf, ne? Nur wer auch bei mir sitzt. Oder wenn ich z.B. zwei - (...) Also 5 Meter oder 2, 3 Meter entfernt sehe
89	ich, da passiert etwas, dann stehe ich auf und dann gehe ich woanders hin.
90	I: Meinst du, wenn sich jemand zu dir setzt?
91	T6: Ja, oder so zwei drei, wie heißt das? Nicht hier. (überlegt)
92	I: Reihen?
93	T6: Ja. Dankeschön, Reihen.
94	I: Okay, dass du zumindest ein bisschen Distanz hast.
95	T6: Genau, genau. Man, weil man weiß ja nicht, ne? Es gibt halt sehr verschiedene betrunzene Leute, nicht nur betrunzene, sondern auch kranke Leute
96	und man merkt einfach der Stress von weit weg.
97	I: Verstehe. Hast du hier in Wien schon mal eine schlechte Erfahrung gehabt oder irgendeine Situation gehabt, wo du dich einfach irgendwie unwohl
98	gefühlt hast?
99	T6: Ja, hatte ich schon.
100	I: Kannst du davon erzählen?
101	T6: Ja. In der U-Bahn nicht. Aber als ich nach Hause, also gelaufen bin, gegangen, gelaufen, also du hast verstanden, was ich meine. (lacht) Dann war

102	es so, dass ich von irgendwelchen Typen angesprochen war, ne? Oder ich wollte mir einmal Zigaretten kaufen, das war so eine 24/7 Shop so diese, ne?
103	Meine Karte hat etwas nicht funktioniert und das war so eine Junge. Das war wirklich so ein Junge, der war glaube ich 19 oder 20. Der meinte, okay ich
104	gebe dir meine Karte und dann hat er mir so geholfen, ne? Und war okay, gut, danke schön, ne? Alles gut, ne? Dann gehe ich, aber der läuft hinter mir.
105	Dann meinte er "Ja, wo gehst du hin? Wollen wir was trinken?" - "Nein". Und dann hat er mir die ganze Zeit hinter mir gelaufen. Und dann habe ich
106	extra, also schnell einfach gelaufen, ne? Und dann habe ich immer drauf geachtet, dass ich-, ich habe immer geschaut, Polizei oder was haben wir zwar
107	keinen da und dann bin ich einfach nach Hause gegangen und er hat irgendwann aufgehört. Also, ja, (...) aufgehört zu laufen.
108	I: Das heißt, der war dann einfach irgendwann weg?
109	T6: Genau. Und dann, ja, weil ich war ja auch nicht weit weg von mir zu Hause, aber trotzdem, naja 10, Bezirk, Keplerplatz, da ist es schon gefährlich.
110	I: Und beim Schwedenplatz, wo du halt eben auch arbeitest, gibt es da irgendwas, wo du denkst, es ist irgendwie unangenehm?
111	T6: Ich überlege, außer so, dass die immer gestritten haben, ne, weil jetzt, ne, ich habe um 23 Uhr Feierabend gemacht. Aber eigentlich wir machen
112	immer um 2 Uhr oder 3 Uhr manchmal, zum Beispiel am Wochenende passiert das immer öfter, und die streiten, die sind betrunken oder was weiß ich und
113	das ist manchmal haben die sich geschlagen verschiedene Leute, ne? Aber so persönlich ist mir nichts passiert, so am Schwedenplatz. Meine Kollegen,
114	weil ich bin von der Arbeit, du hast gesehen, wo ich arbeite, also von der Arbeit der U-Bahn, manchmal bin mit Kollegen, ne? Und dann ja und wir
115	schauen einfach wann wir fahren oder Bus haben und dann wir gehen zwei, drei Minuten also vorher, (...) dann ja.
116	I: Ist es für dich eigentlich ein anderes Gefühl, wenn du jetzt mit deinen Kollegen unterwegs bist und eine Strecke fährst, als wenn du ganz alleine
117	unterwegs bist?
118	T6: Ja. Kommt drauf an, was für ein Kollege bei mir ist. Wenn ich denke, okay, der ist gut. Ich meine, der macht ja nichts, ich meine, natürlich wenn
119	so viele Leute sind, wahrscheinlich macht er nichts, aber trotzdem vertrauen kann ich eigentlich nicht. Ich meine, es kann natürlich was passieren und
120	er wird dann-, oder mitmachen und einfach z.B. keine Ahnung, oder einfach weggehen. Also, (...), ja kommt drauf an. Wenn so (unv.) so gute Kollegin,
121	dann ist gut hier.
122	(wir fahren in der Station Südtiroler Platz - Hauptbahnhof ein)
123	I: Ah, wir sind da.
124	(beide steigen aus)
125	T6: Ja, jetzt müssen wir (zeigt in eine Richtung)
126	I: Hier lang?
127	T6: Ja.
128	I: Okay. (...) Wie ist es eigentlich bei dir so mit den Verkehrsmitteln? Also, gibt es irgendwas was, mit dem du nicht fahren möchtest abends oder mit
129	dem du lieber fährst? U-Bahn, Straßenbahn, wie ist mit Nachtbussen?
130	T6: Ich habe mit dem Nachtbus bis jetzt zwei, drei, vier mal gefahren. Und es war immer voll.

131	(wir gehen in eine Richtung zum Ausgang, die Interviewpartnerin überprüft die Route in der Karten App)
132	T6: Ah ja. Und jetzt sind wir falsch. Egal.
133	I: Sollen wir in die andere Richtung?
134	T6: Alles gut. Wir kommen-, also von dieser Seite einfach nach Hauptbahnhof gehen.
135	I: Okay. Gut. Also, du warst schon zweimal dreimal mit dem Nachtbus unterwegs.
136	T6: Genau, es war immer sehr sehr voll und es war kein Problem. Wirklich sehr sehr voll und ja, dann steige ich vom Nachtbus bei Hauptbahnhof aus und
137	dann gehe ich nach Hause.
138	(wir steigen in die 18er Straßenbahn Richtung St. Marx ein)
139	I: Wie ist das mit Uber oder mit einem Scooter? Nutzt du das abends oder nachts?
140	T6: Meinst du in Wien? Ich kann dir eine andere Situation erklären. Ach Gott. (...) Das war jetzt weil ich war-, also, ich bin gestern von Deutschland
141	heimgekommen und ich habe mit einem Minicar gefahren. "Minicar" ist so etwas wie Uber oder Bolt in Deutschland in Kassel war das. Mhm. Gott. (seufzt)
142	Ich war bei einer Freundin, ich habe ihr geholfen, blablabla und dann ich habe gesagt, okay, ich muss jetzt nach Hause gehen. Dann haben wir so eine
143	Taxi bestellt so ein Minicar und dann steige ich ein und und dann der Taxifahrer sagte auf einmal: "Bitte nicht erschrecken." Ich war so: "Wieso?",
144	der sagte: "Mein Bruder ist da hinten in dem Koffer."
145	I: Der Bruder ist Kofferraum? (verwirrt)
146	T6: Ja, im Kofferraum.
147	I: Was?
148	T6: Ja. Und ich sage, "Was? Was macht er da?" und der hat mir nichts gesagt und dann auf einmal-, ich war <u>so sauer</u> , aber das ist na ja und ich rufe
149	eine Freundin an und sage: "Hey bitte telefoniere mit mir", also diese gleiche Freundin, sage: "Hey bitte telefoniere mit mir, weil" so und so so, der
150	Typ ist da und so war so, das ist verboten, wir müssen das melden. Sie hat gesagt: "Seid ihr schon los, du kannst jetzt aussteigen dann neues Taxi" (..
151	.) ich habe gesagt "Egal lass.". So, weil Kassel ist sehr gefährlich geworden und auf einmal, statt den richtigen Weg zu nehmen, der nimmt einen
152	anderen Weg. Und ich war so: "Wo fährst du jetzt hin?" Und der meinte: "Ja, das ist ähm, also der ist der kürzere Weg" und ich war so: "Was für ein
153	kürzerer Weg?", ich bin selber Fahrer und ich weiß sehr gut, ich kenne mich aus und auf einmal war so eine Aktion, also Aktion quasi so eine
154	Polizeikontrolle, ist wahrscheinlich etwas passiert und dann meinte er, wir können nicht dort fahren, ich habe gesagt natürlich können wir nicht von
155	dort fahren, aber als er Polizei gesehen hat, der hat sich so bisschen erschrocken, ich habe gesagt: "Bitte was soll das jetzt?", wahrscheinlich hat
156	er getrunken.
157	I: Oh je, okay.
158	T6: Ja. Okay, und dann habe ich gesagt: "Jetzt musst du genau diese so ...", ich habe-, ich war so bisschen sauer, " <u>bisschen</u> ", ich war <u>sehr</u> sauer,
159	habe so bisschen lauter ausgesprochen, ich habe gesagt: "Hey, du, jetzt bitte nimm' diesen richtigen Weg.", ich habe ihm gesagt, von wo soll er fahren,
160	aber der Typ, der Bruder von der Kofferraum, der guckt mich so, als ob er keine Frau gesehen hat.

161	I: Ach, ist der da hinten gesessen, auf der Hinterbank, oder wie?
162	T6: Genau, und ich war-, ich konnte mich nicht bewegen. Ich hatte wirklich, weil ich auch so viel Action schaue. Aber natürlich man hat ja Angst, man
163	weiß ja nicht, was passiert und ich telefoniere die ganze Zeit, aber ich war so, was soll diese Scheiße.
164	I: Mhm, also du hast dann mit deiner Schwester telefoniert?
165	T6: Eine Freundin von mir, ich war bei ihr, dann sie hat den Taxi bestellt und blablabla und ach Gott (seufzt).
166	I: Du hast einfach auch mit ihr telefoniert, damit du dich sicherer fühlst in dieser Situation?
167	T6: Ja, die ganze Zeit haben wir telefoniert. Und ja.
168	I: Okay, das ist natürlich auch nicht schön.
169	T6: Das ist natürlich gar nicht schön, die waren (...) (starkes "boah").
170	I: Okay, aber du bist sicher dann heimgekommen oder hast du dann das Taxi gewechselt?
171	T6: Ich könnte nicht ein Taxi wechseln. Eigentlich okay, man könnte schon, aber ich sollte dann wieder neu Taxi bestellen und dann wieder auf den
172	warten. Und eigentlich das ist nicht sehr lange, das ist 10 Minuten, also 10, 13 Minuten zu mir. Ich dachte dann, okay, lass jetzt, weil ich hatte
173	auch keinen Bock, das war 3:30 Uhr nachts. (...) Aber ich weiß es nicht, ob dass hier in Österreich sowas gibt. Aber weißt du, was es gibt in
174	Deutschland? Es gibt das Heimwegtelefon. Es gibt dann Notfall ab. Genau, und ich habe das immer benutzt, aber jetzt, also vorgestern habe ich nichts
175	benutzt. Und ja, wäre nicht schlecht, wenn sowas auch hier gibt. Weil man schaut die Karten App genau, wie jetzt, man redet einfach, wo man sieht
176	alles, Standort, alles sieht man.
177	I: Du meinst, dass man das verbinden könnte, dass man sagt, okay, hier bin ich jetzt.
178	T6: Verbinden nicht, aber sondern ne, sagt welche Strecke jetzt du läufst, ich sage diese Strecke und so und so und so. Und der meint: "Was siehst du
179	jetzt?" und ich sage z.B. so diese Cashpoint und der meint: "Genau bist du der Richtige". Dann so zwei Minuten später sagte der: "Wo bist du jetzt
180	wieder?"
181	I: Ich verstehe.
182	T6: Und wenn du jetzt, wenn du keine Verbindung hast, dann ist das Notfall wahrscheinlich und dann die rufen Polizei und die schicken sofort Polizei,
183	Krankenwagen und alles und wenn du auflegst, dann sofort die versuchen einmal anzurufen. Und wenn du nicht dran gehst, dann rufen die wieder Polizei?
184	I: Alles klar. Also dieses Heimwegtelefon findest du sehr nützlich?
185	T6: Sehr, sehr, sehr nützlich. Weil man telefoniert die ganze Zeit, man fühlt sich auch sicher. Auf jeden Fall, man weiß jetzt, wenn was passiert,
186	dann wird sofort reagiert.
187	(die Straßenbahn bleibt in der Station stehen, wir steigen aus und gehen in Richtung Kärchergasse)
188	I: Hast du noch irgendwelche weiteren Ideen, wie man so generell den Weg sicherer machen könnte oder einfach besser machen könnte für Frauen abends?
189	T6: Noch viel mehr Polizei. Weil schau mal, hast du hier eine Polizeiwagen gesehen? Nein, ich sehe das auch nicht bei Keplerplatz und das ist 10.
190	Bezirk. Ich sehe keine Gendarmerie, gar nichts. Gar nichts. Keine keine Security eigentlich nichts. Das ist wirklich nicht in Ordnung.

191	I: Sonst, in den Stationen, könnte man da irgendwas ändern?
192	T6: In Stationen? Na ja, eigentlich mehr Security. Aber man kann ja nichts ändern, weil was kann man doch machen? Okay, gibt es Kameras überall, aber
193	was bringen die?
194	I: Dir ist es lieber, wenn eine Person da ist, die du dann kontaktieren kannst?
195	T6: Genau, natürlich, weil es ist keine, da kein Security gar nichts. Ich bin auch, weil ich bin von 12. Bezirk nach 10. Bezirk mit der S-Bahn
196	gefahren, aber nicht so spät so wie jetzt z.B. und war kein Security <u>gar nichts</u> , oder die laufen nur zwei Security in den ganzen Hauptbahnhof und
197	weißt du nicht, wo du die finden sollst.
198	I: Mhm, okay. Ich möchte ja auch herausfinden durch die Studie, wie man Apps, die man da verwendet, also du verwendest die Karten-App, andere
199	verwenden Google Maps, wie man die verbessern könnte oder was man dann noch einbauen könnte, welche Features oder Tools, damit man so als Frau
200	irgendwie mehr herausfinden könnte oder einfach ja, die Route besser planen könnte und sich wohler fühlt. Also, hast du da irgendeine Idee?
201	T6: Ich weiß nicht, eigentlich, weil die sind für sowas gemacht einfach, damit man von A bis Z geht, ne? Und na ja, wahrscheinlich ein anderes App
202	wäre nicht schlecht.
203	I: Okay, und was sollte die andere App dann haben?
204	T6: Äh, sowas genau wie das gleiche, so wie die Karten App, ne? (...) Also, wahrscheinlich eine andere App wäre wirklich nicht schlecht, genau gleiche
205	z.B. A bis Z, aber nur für sowas gemacht, ne? Weil dann ist diese Standort live und man sieht oder wenn man so 5 oder 10 Minuten auf einem Platz
206	bleibt, okay, so keine Ahnung, so irgendwie. Bin leider kein IT, aber wäre nicht schlecht, wenn ich einen teilen könnte.
207	I: Das ich heißt, eine App wo auch die Karte dabei ist, wo man den Standort sieht von der Person oder die Strecke, die man halt geht.
208	T6: Genau.
209	I: Und da sollte jemand kontaktiert werden, oder wie?
210	T6: Genau, weil es gibt so z.B. man sieht, ne, es gibt so wie bei Handy, man drückt so zweimal oder keine Ahnung, so diese SOS. (öffnet die Google
211	Maps App) Genau, eigentlich schau mal bei Google Maps oder bei sowas, sie sollen so eine, so eine Notfallknopf machen und dann wäre wirklich wieder
212	schlecht nicht schlecht. Weil du weißt ja schon bei Handy gibt es jetzt alles, alle haben jetzt neue Handys, fast alle. Und man ist da-, man gibt-, es
213	gibt so eine Buch da, welche also Krankheiten du hast und was weiß ich alles, ne? Und wo du bist, wer du bist und diese ein, zwei, drei Knöpfe, wo du
214	drückst und dann weißt du, wer ist dein Notfallnummer und alles, dann muss das eigentlich auch möglich sein. Wäre wirklich nicht schlecht, weil jetzt
215	die Welt ist krank.
216	I: Aber du sagst auch, es sollte vielleicht auch eine andere App geben, wo so ein bisschen die Karte ist und wo man so ein bisschen die Route mit
217	jemanden anderen teilt oder und mit wem sollte man das teilen? Mit Freunden oder mit den Behörden?
218	T6: Eigentlich mit der Polizei kann man nicht nimmer, weil das eigentlich wäre schlimm. Also mit Freunden, ne? Und wenn der Freund oder Freundin oder

219	Mama oder Papa, wenn der merkt, okay, mein Kind bleibt da 15 Minuten, ne? Dann rufe ich Polizei, ne? Weil mit der Polizei, die haben ja so viel zu tun,
220	ne? Man kann nicht für jede Zeit.
221	I: Aber dass die dann die Möglichkeit hätten, den Standort an die Behörden zu schicken, an die Polizei zu schicken und zu sagen: "Hey, irgendwas passt
222	noch nicht, die ist schon seit 10 Minuten da" und- (...) okay, mhm.
223	T6: Ja genau.
224	I: Alles klar. Dann habe ich noch eine letzte Frage. Wenn du jetzt abends oder nachts unterwegs bist oder heimfährst, gibt es irgendwelche Präferenzen,
225	mit was du gerne fährst, also fährst du gern mit der U-Bahn, mit der Straßenbahn, gibt's irgendwelche Punkte, wo du sagst, dieses Verkehrsmittel will
226	ich gar nicht fahren.
227	T6: Ja. Also mit Straßenbahn eigentlich nicht so gerne.
228	I: Okay, warum?
229	T6: Weil der U-Bahn, der ist unten, musst du genau in so eine genauere also U-Bahn-Station gehen und da ist immer so viel Kamera, manchmal auch viel
230	Security und alles, aber bei Straßenbahn sind-, es gibt überall Straßenbahnen, ne? Und wo es Straßenbahnen gibt manchmal keine Ahnung im 21. Bezirk,
231	da ist so leer, da ist kein Mensch, ne? Und da werde ich-, z.B. ich möchte mir lieber-, dann nehme ich mir lieber ein Bolt Scooter oder so. Weil ich
232	habe früher in- warte welcher Bezirk war das, im 9. Bezirk gearbeitet und da habe ich mit D gefahren. Da waren immer verrückte Leute. Und da ich habe
233	immer nicht so gern gefahren. Ich habe mich einfach nicht sicher gefühlt, weil ich bin jetzt so, wie wir jetzt gerade waren, aber hinter mir weiß ich
234	nicht, weil ich bin immer mit den Kopfhörer, ne? Und dann ich weiß nicht, wer ist hinter mir oder einer rennt mich um, da ist irgendein Mann und der
235	hat wahrscheinlich Schizophrenie oder was weiß ich und (...) wahrscheinlich ist er nicht aggressiv, aber man kriegt schon Angst, ne? Und na ja, der
236	Fahrer, der fährt sein Weg, ne? Also, also der kann nicht auf uns aufpassen. Ja. Und bei bei U-Bahn ist manchmal auch Security da und na ja, keine
237	Ahnung. Für mich der U-Bahn ist besser mit Bus habe ich nicht so viel Erfahrung so Nachtbussen und dann kann ich auch nicht sagen.
238	I: Also du magst es auch, wenn einfach Leute um dich herum sind, wenn die Straßenbahn jetzt nicht so leer ist z.B. und die U-Bahn ist halt eher doch
239	gefüllter, das sind öfter Leute unterwegs.
240	T6: Genau, genau.
241	I: Okay. Mhm.
242	T6: Ja.
243	I: Okay, wir sind ja jetzt angekommen. Gibt's noch irgendwas, was dir jetzt so eingefallen ist bei unserem Spaziergang, was wir jetzt gar nicht
244	angesprochen haben und dass dir vielleicht noch eingefallen ist?
245	T6: Nein, nicht wirklich.
246	I: Okay. Passt. Dann war's das. Danke dir.

MW/T7:

1	I: Okay, dann lass' uns gleich loslegen. Jetzt geht's mal darum, wenn wir jetzt hier stehen, wie würdest du den Weg planen?
2	T7: Ich würde es in Google Maps eingeben.
3	I: Okay, wie würdest du vorgehen? Was würdest du da eingeben?
4	T7: Entweder die genaue Adresse oder wenn es jetzt das Lokal ist, dann würde ich die Pizzeria eingeben.
5	I: Okay, dann geben wir die Pizzeria an. (wir geben die Adresse des Lokals als Zielort an) Okay, und dann?
6	T7: Klicke ich auf Route.
7	I: Und als Start, was nimmst du da?
8	T7: Wähle ich immer meinen Standort aus.
9	I: Alles klar. Das sind das jetzt die Routen, die uns vorgeschlagen werden.
10	T7: Und dann schaue ich immer ein bisschen, wo man am wenigsten umsteigen muss und was am kürzesten dauert und wäge dann ungefähr ab. Also in dem Fall
11	würde ich die erste Route auswählen.
12	I: Alles klar, die erste Route ist ein bisschen Fußweg, 5 Minuten, dann zum Nestroyplatz U1 und umsteigen dann U4 Schwedenplatz, bis zum
13	Margaretengütel und dann nochmal das Stückchen zu Fuß. Dann machen wir das. Können wir schon losschauen. Heute ist ja richtig kalt. Also meine vorigen
14	Walking Interviews waren bis jetzt noch bisschen wärmer so um die 15 Grad immer.
15	T7: Ja, ja, ich bin jetzt auch recht spät.
16	I: Aber ich finde das in Ordnung, weil jetzt spürt man es halt viel mehr, dass es halt wirklich um 16 Uhr schon dunkel ist und es gibt halt einfach
17	ein ganz anderes Feeling als wenn du jetzt z.B. im August unterwegs bist abends.
18	T7: Das stimmt.
19	I: Aber wie ist es bei dir so? Wo bist du normalerweise unterwegs abends?
20	T7: Ich wohne im 4. Bin da gerne unterwegs, weil ich tatsächlich gerne nicht so weit fahre, sondern alles was ich laufen kann, laufe ich. Und sonst da,
21	wo man sich so rumtreibt, wo Freunde sind, irgendwie im 6. Bezirk, im 7., im 8., wenn ich abends unterwegs bin. Dann eher da, wenn man irgendwie
22	weggeht und sonst habe ich eben zweimal die Woche Yoga und da muss ich immer hin, weil ich da meistens abends bin.
23	I: Das heißt so die äußeren Bezirke kommen so gut wie nie vor.
24	T7: Eigentlich nicht, wenn dann im Sommer eben Donauinsel oder eben die Weinberge. Aber sonst bin ich da eigentlich nie, das stimmt, ja.
25	I: Okay. Und du hast jetzt vorhin erwähnt Google Maps verwendest du? Verwendest du irgendwelche anderen Apps auch?
26	T7: Ähm, also für jetzt nur Wien?
27	I: Du kannst gerne auch allgemein erzählen.
28	T7: Also am meisten finde ich Google Maps. Manchmal schaue ich noch bei Wien Mobil, weil da ist eben auch mein Semesterticket drin und da schaue ich
29	auch halt wieder mal wann irgendwie konkret Bus oder Bahn kommt, weil manchmal die Anzeigen nicht so gut funktionieren und Google Maps ist da nicht
30	immer so genau. Aber das passiert nur, wenn ich eh an der Haltestelle schon stehe und warte. Und äh sonst zum Züge buchen eben ÖBB oder DB, weil ich

31	komme aus Deutschland und dann fahre ich häufiger Zug.
32	I: Okay, das heißt diese drei Apps verwendest du, aber vorrangig eigentlich Google Maps, weil du das wahrscheinlich auch in Deutschland verwendest,
33	oder wenn du mal irgendwie unterwegs bist?
34	T7: Ja, mittlerweile, also wenn ich in Städten bin, in denen ich mich nicht auskenne, dann eigentlich immer Google Maps und so hat das tatsächlich hat
35	das angefangen, dass ich das so, als ich hierher gezogen bin, dann verwendet habe Und dann hat sich das so zu einer Gewohnheit ergeben.
36	(wir kommen bei der U-Bahn-Station Nestroyplatz an und fahren mit der Rolltreppe runter in die Station)
37	I: Was genau, kannst du dazu bisschen erzählen, was du genauso von Google Maps nutzt in der App drinnen?
38	T7: Äh, oh viele tatsächlich. Also erstens Routenplanung, damit ich bei mir dann eben auch verschiedene Routen angegeben werden, ich genau sehen kann,
39	okay, wie viel ist Fußweg, wie häufig muss ich umsteigen, wo muss ich umsteigen. Dann nutze ich aber auch Google Maps konkret um irgendwie Orte
40	ausfindig zu machen, also auch für Cafés oder Bars oder Restaurants, und ich setze mir da immer so Merkchen. Also, so (lacht) habe ich das angefangen,
41	hier in Wien zu machen. Und dann weiß ich immer bei-, am Anfang irgendwie den Überblick zu behalten, in welchem Bezirk man ist, wo man hin muss, finde
42	ich ganz schön schwierig und dann hat man es im Kopf, oder-, also nicht im Kopf, sondern in der App. (lacht) Und dann habe ich-, meine Wien-Karte ist
43	voller kleiner Fähnchen. Dann kann ich immer schauen, was gerade am nächsten ist, wenn ich mich irgendwo befinde. Genau, dafür benutze ich das so.
44	I: Was würdest du denn jetzt machen, wenn wir in der Station sind? Würdest du nochmal die App verwenden oder oder reicht dir das so, wie es jetzt ist?
45	T7: Nee, das würde mir so reichen. Vielleicht würde ich schauen in welche Richtung ich muss, wenn ich mich nicht auskenne.
46	I: Aber bis dort hin vertraust du jetzt einfach mal der Strecke weiterhin.
47	T7: Ja.
48	I: Du fährst jetzt so wie es gedacht ist und steig jetzt mal dann so ein.
49	T7: Genau, Richtung Oberlaa und dann (...). Und währenddessen checke ich die jetzt auch nicht häufiger, sondern nur einmal eben, wo ich dann
50	gegebenenfalls umsteigen muss. Und sonst vertraue ich da Google Maps. Ja, ich lasse das auch meistens genauso und also ich drücke nie auf "Starten".
51	I: Du drückst nie auf "Starten"?
52	T7: Nein. (lacht)
53	I: Magst du das nicht?
54	T7: Nee, weil dann kommt immer erstens, dann geht da eine Stimme los und weist einem den Weg und ich finde dann die Ansicht mag ich nicht, ich mag
55	gerne von oben auf eine Karte schauen. Und dann wird man nämlich sonst so (...) (verwirrtest "hm"), ja.
56	I: Ah, okay.
57	T7: Ja, also ich schaue dann immer so, wo ich ungefähr bin.
58	I: Okay, und dann kannst du auch noch mit dem Finger herum navigieren auf der Karte, wenn du irgendwas nachschauen möchtest oder so?
59	T7: Genau.
60	I: Alles klar. Okay, darf ich fragen, wie lange du jetzt schon in Wien bist?

61	T7: Seit ein bisschen mehr als zwei Jahren. Vor zwei Jahren im Oktober. Also September, Oktober auch also für Studium für Master.
62	(die U-Bahn fährt in der Station ein)
63	I: Und kannst du uns ein bisschen erzählen, wie es dir in der ersten Phase so ging, wie du in Wien warst? Das war es überfordernd? So mit dem
64	Öffi-Netz?
65	(Interviewpartnerin weist darauf hin, dass wir aus akustischen Gründen dann in der U-Bahn weitersprechen sollten)
66	I: Kannst du uns jetzt dann gerne auch einen Spot aussuchen, wo wir dann bleiben.
67	T7: Magst du sitzen?
68	I: Das entscheidet du.
69	T7: Okay, ich stehe eigentlich immer hier.
70	I: Okay, passt, dann bleib wir hier.
71	T7: Ähm, nee, es ging eigentlich. Ich war aber schon davor zweimal in Wien und ähm dementsprechend ich finde das Öffi-Netz jetzt eigentlich ziemlich
72	überschaubar für große Stadt, das ist eigentlich ganz gut. Also vor allem bewegt man sich ja mit U-Bahn oder zumindest ich und das fand ich eigentlich
73	ziemlich überschaubar. Und sonst, wie gesagt, habe ich dann auch viel Google Maps verwendet. Und wenn man dann seine Strecken kennt, dann geht das
74	finde ich recht gut.
75	I: Hm, kannst du so ein bisschen ein Vergleich ziehen zu Deutschland, zu anderen Städten, die auch ein gutes Netz haben. Wie wie kannst du das so
76	einschätzen? Wie ist jetzt die Wiener Infrastruktur und die Pünktlichkeit, die Zuverlässigkeit?
77	T7: Ziemlich gut. Also in der Stadt aus der ich komme, ich komme aus Mainz. Da ist gibt es kein U-Bahn-Netz, da gibt es nur Bus-und-Bahn. Das
78	funktioniert deutlich schlechter, die Sachen kommen viel seltener, aber jetzt so vielleicht im Vergleich zu München oder Berlin, ich glaube München
79	ist ungefähr gleich groß, ist es ähnlich. Also auch von der irgendwie Anzahl an U-Bahn, die es gibt und so auch in der Häufigkeit wie sie kommen,
80	würde ich sagen und funktioniert bei eigentlich gut. Also ich finde man hat selten Probleme. Das einzige fällt immer wieder auf am Stephansplatz, wenn
81	man um U3 und U1 fährt, da ist halt immer viel los und da staut sich es manchmal, weil eben zu viele Leute in der U-Bahn so. Aber sonst finde ich es
82	eigentlich ziemlich gut. Also, ich wohne jetzt ja nicht irgendwie am Randbezirk, deswegen erreiche ich alles gut und komme also gut zu recht.
83	I: Wenn du so jetzt abends unterwegs bist, gibt es irgendwelche Gegenden, wo du dich schon mal unwohl gefühlt hast zu abends, wenn du z.B. heim gehst
84	oder irgendwo hingehst oder du immer noch nie warst in Wien?
85	T7: Ich finde, da gib es in Wien ganz wenige Stellen und auch-, es kommt manchmal so ein bisschen drauf an. Wenn dann tatsächlich so bisschen an der
86	U6 am Gürtel, aber jetzt, also, wenn man am Gürtel ist, wo die ganzen Bars sind, da sind ja so viele Leute, da hätte ich tatsächlich wenn dann eher
87	sogar tagsüber ungemütliche Situationen an der Gumpendorfer Station oder Josefstädter, da sind so je nachdem welchen Ausgang man dann nimmt, kann es
88	da unangenehm werden.
89	I: Okay, wegen den Leuten, die dort sind?

90	T7: Ja, da sind eben-, also, da sammeln sich viele obdachlose Menschen eben und auch viele mit Drogenkonsum, weil vor allem der Josefstädter ist
91	glaube ich so eine Stätte, wo man Drogen checken kann oder auch Essen bekommt und da sammeln sich eben viele Leute und manchmal, wenn man eben sehr
92	alkoholisiert ist oder Drogen konsumiert hat, dann passieren halt andere Dinge, die sonst nicht passieren würden. Also da war ziemlich in eine
93	Situation, da wurde tagsüber mit Glasflaschen geschmissen, während ich da rausgegangen bin. Ja, und dann war ich so, gut, dass fand ich jetzt ein
94	bisschen unangenehm so ungefähr. Aber sonst eigentlich, muss ich sagen, fühle ich mich in Wien sehr sehr sicher im Gegensatz zu-. also, wenn ich sie
95	wieder vergleichen würde mit Deutschland, ich komme ja aus Mainz und war da eben viel auch in Frankfurt unterwegs oder jetzt auch in Berlin. Das ist
96	schon noch mal anders. Da merke ich immer wie also wie sicher und wohl man sich hier auf jeden Fall fühlen kann. Selbst wenn jetzt irgendwie-, (...)
97	(die U-Bahn fährt in der Station Karlsplatz ein und wir schauen raus)
98	I: Jetzt müssen wir raus, oder?
99	T7: Eigentlich Schwedenplatz, wir hätten davor rausgemusst, aber wir können hier umsteigen auch.
100	I: Haben wir uns jetzt verquatscht?
101	T7: Ja. Aber hier geht es auch auf jeden Fall.
102	T7: Ja, wir müssen noch eins weiter hier zur U4.
103	I: Ja.
104	T7: Selbst wenn es unangenehme Situation gab auch mal in der U-Bahn oder so, habe ich das Gefühl, dass die Leute hier sehr achtsam sind und eben
105	eigentlich in der Regel nicht wegschauen, sondern da wird eingeschritten. Also in den Situation, in den ich bisher war, war es jetzt nicht so, dass
106	das einfach ignoriert worden ist. Also da ist nichts mir passiert, aber ich habe das mitbekommen.
107	I: Was hast du da für eine Situation mitbekommen?
108	T7: Das war einmal eine ganz Situation. in der U1. Ich weiß nicht genau, was da passiert ist. Man hat nur gemerkt, dass es eine Auseinandersetzung war
109	zwischen ich glaube zwei jüngeren männlichen Personen und man hat dann laute Schläge gehört und dann wurde da aber eingeschnitten und eine Person aus
110	dem Wagen gezerrt. Also, ich weiß nicht genau und da wurde dann auch zwischendrin reingerufen, dass die Person ein Messer oder eine Pistole hat, aber
111	da ja.
112	I: Wo warst du da in dem Moment?
113	T7: Ich war ein Stückchen weiter im Waggon, also ich habe es nur gehört.
114	I: Im gleichen Waggon?
115	T7: Ja, im gleichen Waggon, aber ein Stückchen auseinander und ich habe es nur mitbekommen.
116	I: Und wie ist die ganze Situation dann ausgegangen? Also wie wurde das verhindert?
117	T7: Also da sind welche dazwischen gegangen. Die Leute haben auch laut gerufen, dass damit aufgehört werden soll und wie gesagt, die Person wurde aus
118	dem Wagen gezerrt und dann ist die U-Bahn geschlossen und weitergefahren.
119	I: Und das war irgendein fremder Person, die die ausgezerrt hat. Also jetzt kein Mitarbeiter, wo man sieht-?
120	T7: Nee, nein, nein. Also eine random Person aus (...) ja.

121	I: Okay, spannend.
122	T7: Aber sowas passiert wirklich selten, habe ich das Gefühl hier so. Und sonst ist auch gefühlt wirklich an den wichtigen Situationen, an den
123	Knotenpunkten viel Personal immer da, ob es jetzt Polizei ist oder Sicherheitspersonal. Also, ist mein Empfinden.
124	I: Wenn du jetzt so unangenehme Situationen hast, also ich glaub das kann man gar nicht vermeiden, dass es hin und wieder einfach so was passiert.
125	Tagsüber wie nachts eben auch. Und Nachts ist natürlich wieder ganz anderes Gefühl, wenn man da irgendwie so ein bisschen vulnerabler ist, sage ich
126	mal. Hast du irgendwelche Angewohnheiten, die du machst du irgendwelche irgendwelche Strategien oder irgendwelche Verhaltensweisen, die du hast, um
127	mit der Situation umzugehen?
128	T7: Ja, also jetzt-, (...) würde ich nachschauen in welche Richtung wir müssen. Ich glaube man links. (wir schauen in der Google Maps App nach) Ja,
129	genau, U4 Richtung Hütteldorf.
130	(...)
131	T7: Ja, ich habe irgendwann also das ist schon länger so erstens damit angefangen äh, mein Standort zu teilen, aber also grundsätzlich ist der-, (...)
132	bei Apple gibt es die Funktion "Wo ist?" und den habe ich mit Freunden geteilt und mit meinen Eltern ähm und so weiß ich immer, dass theoretisch
133	jemand müsste, wo ich zuletzt war und wenn ich abends spät alleine unterwegs bin, mich unwohl fühle, sende ich meistens nochmal über WhatsApp bewusst
134	meinen Standort und im schlimmsten Fall rufe ich jemanden an.
135	I: Und telefonierst du dann währenddessen, bis du dann quasi zu Hause bist, telefonierst du mit jemanden?
136	T7: Ja genau.
137	I: Verstehe. Und diese "Wo ist"-Funktion, ist die dann dauerhaft an?
138	T7: Ja genau.
139	I: Sonst irgendwas, was du was du machst abends? Bist du, wenn du am Heimweg bist abends, bist du dann oft alleine oder sagst du okay, dann gehe ich
140	ein Teil davon ein Teil der Strecke mit Freunden gemeinsam?
141	T7: Teils teils, wie es eben gerade passt. Also ich würde schon bewusst länger den Weg mit Freunden gehen, wenn es halt eben sich ergibt und das passt
142	oder ich bin auch in einer Beziehung und dann gehe ich halt zu meinem Partner nach Hause oder er kommt zu mir, also je nachdem, dass man eben nicht
143	alleine nach Hause gehen muss eigentlich, also wenn es jetzt spät ist, aber sonst ja. Und wenn, wie gesagt, ich mich unwohl fühle oder mir auch
144	langweilig ist, dann rufe ich eigentlich immer irgendwie einen an.
145	I: Alles klar. Paar Minuten haben wir noch. Ist wirklich viel los um die Uhrzeit. 21:15 Uhr?
146	T7: Ja.
147	I: Man merkt die Tourist:innen sind da für die Weihnachtsmärkte. Also, du hast vorhin eh schon erwähnt, das ist halt auch immer viel los eigentlich ja
148	abends. Es ist jetzt nicht so, dass man das Gefühl hat, man ist alleine. Ich glaube, das wird ein ganz anderes Gefühl vermitteln, wenn man ganz
149	alleine in der U-Bahn drinnen ist.
150	T7: Ja voll.

151	I: Fährst du mit Nachtbusse hin und wieder kommt das vor?
152	T7: Eigentlich ganz selten. Also, das kommt eigentlich nicht vor. Und dann laufe ich oder so, manchmal teilt man sich eben auch ein Uber oder so.
153	Wobei ich in Uber nicht alleine einsteige, das mag ich nicht. Uber oder Taxi mag ich alleine nicht da. Da laufe ich tatsächlich lieber oder nehme den Nachtbus.
154	I: Einfach aus dem Sicherheitsaspekt, dass man sagt, okay, man fährt da gemeinsam als Truppe?
155	T7: Ja, genau.
156	(die U-Bahn fährt in der Station Karlsplatz ein)
157	T7: Also wie gesagt, ich fühle mich immer da, wo halt mehr Menschen sind sicherer und wenn ich halt die Wahl habe zwischen alleine Taxi oder Uber fahren oder
158	mit mehreren Menschen in dem Nachtbus, dann fühle ich mich bei zweiterem sicherer.
159	(beide steigen in die U4 Richtung Hütteldorf ein)
160	I: Ist ein Grund, warum du immer gerne stehst? Oder ist einfach so, weil du einfach mal gerne stehen möchtest in der U-Bahn oder?
161	T7: Ich mag es nicht so gerne, eng neben Menschen zu sitzen, neben fremden Menschen.
162	I: Damit du einfach deinen Space hast?
163	T7: Ja, ja, also im besten Fall. Oder ja. Ja, ich glaube das ist es. Und ich denke mir auch, ich bin jung, ich kann stehen, wenn jemand wenn es jetzt
164	voll ist, denke ich mir, kann sich eine ältere Person oder eine Person, die es nötiger hat zu sitzen dann sitzen nehmen.
165	I: Wollen wir nochmal schauen oder oder weißt du es?
166	T7: Ich bin mir gerade nicht ganz sicher. Ich weiß Pilgram- oder Margarethengürtel (kontrolliert die Route in der Google Maps App), aja
167	Magaretengürtel.
168	I: Okay. Ja, da können wir z.B. noch bisschen schauen, was so die Infos in der App sind. Du siehst halt diese ganzen Infos, wo der Gleis ist und die
169	Uhrzeit, wann was abfährt. Kontrollierst du das alles genau oder ist es dir das dann eigentlich egal wegen der Uhrzeit auch, wenn du ungefähr ankommst,
170	dann passt das.
171	T7: Äh, ja, je nachdem, also jetzt wenn ich eh schon fahre oder dann umsteige, dann schaue ich nicht mehr auf die Uhrzeit, weil die sehe ich ja auch,
172	wenn ich an der Station stehe. Und vorher checke ich schon, wie lange ich ungefähr von Tür zu Tür brauche und kalkuliere aber meistens ein bisschen
173	Puffer ein, weil Google Maps jetzt nicht super genau ist. Also, da weiß ich dann schon-, und sonst checke ich da eigentlich nichts. Manchmal stehen da
174	jetzt wie gesagt, dass da Veränderungen sind oder irgendwelche solche Sachen schaue ich dann schon auch nach, ob das mich irgendwie betrifft, weil das
175	steht da meistens generell. Ich habe z.B. hier irgendeine Station bei der U4 ist gerade gesperrt, aber das ist keine, die ich jetzt anfare und dann
176	ist auch egal. Also ich check da jetzt nicht alle Details, eigentlich vor allem Richtung und grobe Zeit, wie lange es dauert.
177	I: Gibt es irgendwelche Verkehrsmittel, die du präferierst, wenn du jetzt abends unterwegs bist?
178	T7: Ich fahre grundsätzlich am liebsten U-Bahn, weil es einfach am schnellsten geht. Wenn dann ist es aber sogar eher so, dass ich bestimmte Linien
179	vermeide. Also, wenn ich jetzt irgendwie mehrere unangenehme Erfahrungen gemacht habe in einer bestimmten Linie und das immer häufiger vorkommt, weil

180	das auch in der Strecke liegt, dann vermeide ich das eher. Also das z.B. bei der 18 so.
181	I: Die 18er Linie.
182	T7: Ja, vor allem in Richtung Westbahnhof, weil ja, also die ist jetzt hier nicht drauf und dann nehme ich dann meistens U3 oder U6, weil ich-, nee,
183	nicht. (...) Also nehme U3 und dann U1 umsteigen.
184	I: Du meinst jetzt Richtung Hauptbahnhof da runter in den 10. Bezirk und das alles.
185	T7: Ja genau. Aber ich wohne in der Nähe vom Hauptbahnhof und da fährt die 18 lang und wenn ich zum Westbahnhof will, kann ich U1 und U3 fahren oder
186	eben mit der 18.
187	I: Dann würdest du halt eher lieber mit der U-Bahn fahren die zwei Linien und einmal umsteigen, als wenn du diesen langen Weg mit der 18 hast?
188	T7: Genau, mhm.
189	I: Okay. Einfach wegen den Leuten?
190	T7: Ja, da waren irgendwie komische Leute (lacht) habe komische Situationen gehabt. Ich kann es nicht genau erklären.
191	I: Und Busse eher wahrscheinlich kommt selten vor, oder?
192	T7: Ja, außer der 13A. Der fährt am Hauptbahnhof los und endet im 8. oder 9. bei der Alserstraße. Der fährt ewig durch ganz Neubau. Aber sonst kein
193	Bus.
194	(...) (die U-Bahn fährt in der Station Margareten Gürtel ein und wir steigen aus)
195	T7: Ich weiß es nicht, wo es sinnvoller ist, hochzugehen. Das schaue ich auch manchmal nach, das ist der Punkt, den man verbessern könnte, weil
196	meistens stimmt der Ausgang nicht mit dem überein, was an der Station steht.
197	I: Das heißt, du würdest dir wünschen, dass die Orientierung für den Ausgang aus der Station raus einfach besser kommuniziert wird?
198	T7: Ja, aber ich glaube, dass also das liegt auch an den-, (...) Ich glaube hier raus. Da steht (...)
199	I: "Ausgang Wackenroderbrücke"?
200	T7: Genau und der steht hier nicht dran.
201	I: Das steht hier nirgendwo, hier gibt es Ausgang Margareten Gürtel oder andere Richtung Morizgasse.
202	T7: Genau. Und dann schaue ich immer ein wenig nach meinem Standpunkt, also in welche Richtung der Pfeil schaut, aber der ist bisschen schlecht bei
203	mir bzw. glaube ich bisschen kaputt, ich weiß es nicht. Also es funktioniert nicht so gut.
204	(wir navigieren über den aktuellen Standort von Google Maps auf der Karte)
205	I: Wir können es ja einfach mal probieren. Das ist aber das hilft uns jetzt auch nicht wirklich. Der rutscht die ganze Zeit rum.
206	T7: Ja, genau, das ist halt (...)
207	I: Also das sind so zwei Dinge, die man verbessern kann?
208	T7: Ja genau. (...) Aber das hat gut funktioniert: Nur als Vergleich, den man vielleicht ziehen kann. Ich war letztens, also als ich nicht in Wien war,
209	war ich in Shanghai und da ist es bei der U-Bahn, sind die Ausgänge einfach mit Zahlen beschriftet. Also Exit 1, 2, 3, 4. Und das hat funktioniert
210	mit Google Maps oder diesen Nummern halt.
211	I: Das heißt diese Nummern haben dann besser gepasst?

212	T7: Ja, also die standen richtig da drauf. Also, bringt jetzt auch nichts mehr, deswegen ich weiß nicht, woran es liegt, dass da immer Ausgänge stehen,
213	die gar nicht vorhanden sind. Ob das dann, weil ich weiß ja auch nicht im Kopf auswendig, weil das stand jetzt irgendwie Richtung XY-Brücke, welche
214	Brücke wo die ist oder sonst stehen da ja Straßennamen und dann weiß ich nicht, wo die sind. Also grundsätzlich die Straßennamen, die hat man ja nicht
215	so im Kopf.
216	I: Ja, ist klar.
217	(...)
218	I: Wir haben noch ein kleines Stückchen. (...) Ja, also ich versuche halt mit meiner Masterarbeit auch ein bisschen herauszufinden, wie man eben diese
219	Apps die erwähnt wurden, wie man die verbessern könnte im Hinblick auf, wenn du jetzt eben bei Dunkelheit oder abends oder nachts nach den Feiern heim
220	gehst oder eben einfach unterwegs bist, wie man die Apps generell für Frauen verbessern könnte. Hast du da irgendwelche Ideen oder irgendwas was
221	dir jetzt einfällt, weil du sagst, ja stimmt, das könnte man wirklich machen.
222	T7: Ähm, ja z.B. eben das mit den Ausgängen ist auch insofern dann hilfreich, wenn es dann immer der kürzeste ist so. Ähm, und auch immer der kürzeste
223	Weg und vielleicht, also-. (...) Das schaue ich auch selbst häufiger, wenn ich dann abends irgendwie alleine gehe. Google Maps zeigt ja immer
224	verschiedene Wege an. Äh, manchmal welche, wo man ganz viel links und rechts und links und rechts laufen muss und dann ist das ein Ticken kürzer und
225	manchmal welche, wo man eben eher lange geradeaus läuft an der Hauptstraße oder so. Und manchmal schaue ich da dann abends schon, dass ich eher den
226	Weg gehe, der an der Hauptstraße ist, weil das einfach offener ist und keine verlinkten kleinen Gassen. Ähm, aber das ist was was ich halt-, (...)
227	Also, ich weiß nicht, inwiefern ich das von der App her erwarten kann, dass die mir irgendwie den sichersten Weg raus finden. Da ist ja eher das Ziel
228	den kürzesten Weg zu nehmen und das entscheide ich dann eben eher individuell, wenn ich mich auch selbst so ein bisschen auskenne oder wenn ich die
229	Straße sehe und dann denke ich mir: "Ah, hier würde ich lieber nicht lang gehen". Und dann nehme ich die nächste Route oder laufe drum rum, weil also
230	es gibt hier immer verschiedene Wege, wie man ankommen kann.
231	I: Ja, ich weiß, was du meinst, also es ist halt immer das es wird eigentlich nicht so der angenehmste Weg angezeigt, sondern halt immer der
232	schnellste wenn man das natürlich so bekommt als Service von Google Maps aber es macht halt dann irgendwie wenig Spaß, wenn du in Floridsdorf in
233	irgendwelchen kleinen Gassen rumlaufen musst und du kennst dich vielleicht gar nicht aus, weißt gar nicht wo die nächste Hauptstraße ist, wo wieder
234	mehr Beleuchtung auch ist und alles.
235	T7: Ja, genau. Also, wenn es eine Option gäbe theoretisch, wo man dann eben sagen würde, okay, das ist der sicherste oder beleuchtete Weg, da würde
236	ich ihn denke ich nehmen. Aber ich kenne keine App, die das macht und habe jetzt auch nicht direkt den Anspruch an der App, dass sie das kann oder
237	also das muss halt so im Interesse sein von den Personen, die auch die App herstellen. Aber das wäre schon eine nette Option. (...) Bei Wien Mobil

238	kenne ich mich nicht so gut aus, weil ich eben die App nur nutze, so falls wirklich also so die Anzeigen nicht stimmen, weil dann ist die App meistens
239	genau. Und da schaue ich dann immer nur, weil ich finde die tatsächlich gar nicht, weil ich habe mich da nicht weiter damit beschäftigt, von der
240	Handhabung manchmal gar nicht so easy. Weil halt so die Routenplanung ist bei Google Maps finde ich einfacher. Aber bei Wien Mobil ist es halt gut,
241	dass man eben sehen kann, wenn man halt seinen Standort hat, welche Station ist jetzt hier in der Umgebung und wann fährt was. Aber ich finde für Wien
242	Mobil muss man sich am besten schon ein wenig in Wien auskennen, um zu wissen, ah ja, da ist die Haltestelle und da fährt-, (...) weil wenn ich jetzt
243	mich gar nicht auskenne und ich sehe okay, hier fährt in der Nähe 13A los. Und ich weiß aber gar nicht, wo der Bus hinfährt, weil die Endstation sagt
244	einem ja auch meistens nichts, muss ich ja halt wieder diese Routenplanung machen und die finde ich da manchmal nicht so ganz sicher. Ich weiß gerade
245	gar nicht mehr, weil ich habe es ewig nicht mehr gemacht.
246	I: Ist halt für jemanden, der neu in Wien ist, ist wahrscheinlich zu wenig Information in der Karte, dass du rauslesen kannst, okay, hier bin ich auf
247	dem richtigen Pfad.
248	T7: Ja, wie gesagt, ich finde halt diese Routenplanung immer sehr angenehm, wenn ich die dann halt übersichtlich auf einer Karte habe und dann mich
249	daran orientieren kann und auch dann so ja, verschiedene Optionen habe, wie ich am besten laufe, das funktioniert dann auch immer ganz gut, wenn man
250	sich eben schon ausgeht. Ja.
251	I: Meinst du das halt in der Karte dann auch so diese Pünktchen eben da verschiedene Routen ausgewählt sind? Man kann dann sagen, okay, ich würde gern
252	die nehmen, die die zwar fünf Minuten länger dauert, aber halt auf der Hauptstraße entlang geht.
253	T7: Ja, genau. Und bei Google Maps ist ja auch so dieses von Tür zu Tür, wie lange ich brauche und nicht nur die Fahrzeit. Ich glaube, das ist bei
254	WienMobil nicht so. Aber das weiß ich nicht genau, weil ich benutze es nicht so häufig.
255	I: Du kannst dich gerne aber auch auf generell einfach auf solche Apps beziehen oder auf Google Maps. Falls dir da noch irgendwas einfällt, auch
256	irgendwelche Features oder Tools, die man einbauen könnte, sei es jetzt nur bei der Karte oder generell bei der App oder als externe App, was man
257	entwickeln könnte, damit man eben abends oder nachts und besser unterwegs ist.
258	T7: Ja. (...) Ich überlege gerade. Ich weiß nicht, also das, was ich schon gesagt habe mit dem Weg, wie beleuchtet oder sicher der ist, also
259	Beleuchtung hängt ja meistens mit Sicherheit zusammen. (..)
260	I: Meinst du, dass das denn irgendwie angezeigt wird, wo beleuchtete Straßen sind, oder?
261	T7: Ja, ich weiß nicht ganz, wie man es machen kann. Da den Schritt habe ich dann nicht, aber dass der vielleicht auch-, (...), dass vielleicht
262	manchmal gibt es ja z.B. bei Google Maps steht ja dann immer schnellste Route. Oder dann auch die Minutenanzahl, wenn man ja schnellste Route
263	hinschreiben kann, dann kann man ja auch sicherste Route hin schreiben, so ja vielleicht.
264	I: Da müsste man ein paar Erfahrungsberichte sammeln und daraus dann eine Strecke entwickeln wahrscheinlich.
265	T7: Ja genau. Weil ich würde jetzt auch sagen, dass mir die Apps an sich und wenn ich die irgendwie auswähle oder so, jetzt nicht unbedingt Sicherheit

266	geben oder irgendwie ein sicheres Gefühl, sondern das eher dadurch zustande kommt, was für Erfahrung ich gemacht habe, oder auch welche Erfahrung
267	Freunde von mir gemacht haben und mir davon erzählt haben. So da vertraue ich auch meistens auch oder dann hatte ich auch schon die Situation, wenn
268	ich dann eben telefoniert habe beim nach Hause laufen und gesagt habe, wo ich gerade bin. Und das war eben eine Situation mit meinem Freund auch, wo
269	er sagt: "Ja, bleibt da auf der Straße und nicht den anderen gehen", so in die Richtung.
270	I: Okay, das heißt du basierst deine Wege dann auf viele Erzählungen auch von Freunden.
271	T7: Ja, das auch.
272	I: Wie ist deine Meinung dazu, wenn auf der Karte in der App gewisse Punkte angezeigt werden, so wie zum Beispiel die Gumpendorfer Straße, wo eben
273	gerade irgendwas vorgefallen ist, dass das hervorgehoben und aufgezeigt wird?
274	T7: Ja, ich weiß nicht, was man da vielleicht eher machen könnte, damit jetzt irgendwie bestimmte Stationen nicht eine komplette Stigmatisierung so
275	bekommen, weil das ist ja dann auch schlecht. Da denke ich so ein bisschen an die Snapchat-Karte, kennst du die?
276	I: Ja.
277	T7: Also, Ja da steht ja immer, wo es gerade belebt ist. Und dann sieht man ungefähr, wo sich gerade viele Leute rumtreiben. Ich weiß nicht, inwiefern
278	das vom Datenschutz aus geht, aber ich finde, das könnte vielleicht auch helfen, dass man sieht-, (...) also weil ich fühle mich eher sicher, wenn
279	viele Leute um mich herum sind. Wenn ich dann sehe, okay, wie viele Leute nutzen die Strecke oder sind da gerade auch unterwegs, dann will ich das
280	vielleicht auch eher auswählen.
281	I: Okay. Das heißt generell einfach viele Leute jetzt gar nicht auf irgendwie Frauen bezogen, sondern generell einfach anzeigen, da sind gerade viele
282	Leute unterwegs?
283	T7: Also ich bin mich natürlich sicherer irgendwie vor allem eher wenn weibliche Personen um mich rum sind, aber Ich weiß nicht inwiefern das geht,
284	dass man das anzeigen kann. Und dann ist auch wieder die Frage so mit einer Stigmatisierung, weil ja. inwiefern das geht.
285	I: Okay, wir sind da. Wir sind beim Lokal angekommen. Hat alles deiner Meinung nach gepasst?
286	T7: Ja, war recht entspannt.
287	I: Okay, dann sage ich schonmal danke für den Spaziergang. Wir sind jetzt fertig, ich schalte jetzt mal das Aufnahmegerät aus.

Interviews

I/T1:

1	I: Okay, super. Also, bevor wir mit dem Interview starten, möchte ich noch kurz näher auf das Wegetagebuch eingehen, dass du geführt hast. Vielen Dank
2	noch mal, dass du dir die Zeit und die Mühe gemacht hast. Und ich würde sagen, wir starten mit dem ersten Tag, den du dokumentiert hast. Du hast
3	notiert, dass sich eine Frau gerne im Bus hingesetzt hätte. Allerdings fand sie keinen Platz in Fahrtrichtung und als ein älterer Herr aufgestanden
4	ist, um auszusteigen, also die Anmerkung ist, er hatte einen Sitz in Fahrtrichtung, hat sich die Dame dann sofort hingesetzt. Jetzt ist meine Frage,

5	wieso hast du dir diesen Moment notiert?
6	T1: Weil ich komisch gefunden habe, es waren, wie ich geschrieben habe, mehrere Plätze frei, aber halt alle in die Gegenrichtung. Und ich dachte mir
7	nur wie random, dass eine Dame steht, obwohl Plätze frei sind, aber sie die ganze Zeit die Sitze im Blick hat und wie der eine Herr dann einfach
8	aufgestanden ist, dass sich dann sofort hingesetzt hat. Der Platz hat ihr dann auch gepasst.
9	I: Und welche Beweggründe glaubst du gab es ihrer Meinung nach bei dieser Frau, dass sie sich jetzt diesen einen, also dass sie unbedingt einen Platz
10	in Fahrtrichtung möchte?
11	T1: Ich habe keine Ahnung, ich beobachte es hin und wieder nur öfter. Ist es vielleicht etwas, wenn man sagt, okay, es wird einem nicht so viel
12	schlecht so schnell schlecht? Es ist schwierig zu sagen, es war auch der Platz. Der Herr ist in dieser Vierer Sitzkombination ganz neben dem Fenster
13	gesessen und schräg gegenüber am Gang in in der Gegenfahrtrichtung eine andere Person und die Dame hat sich dann aber auch, das habe ich jetzt hier
14	leider nicht dazu geschrieben, genau gegenüber hingesetzt auch am Gang. Also auch nicht am Fenster, wo sie mehr Platz gehabt hätte, sondern wirklich
15	auch am Gang und dann habe ich einfach nur daraus geschlossen, ich glaube, sie möchte sich nicht allzu viel quasi bewegen oder auf die Seite gehen für
16	andere, weil sie sitzt und sozusagen sie, keine Ahnung. Es war für mich halt einfach eine komische Situation mit zu beobachten und das mache ich
17	momentan immer öfter, aber ja.
18	I: Okay, also die Hauptgründe sind deiner Einschätzung nach, dass sie eben dann eine bessere Sicht hat und dass sie nicht so schnell schlecht wird und
19	dass sie den Leuten nicht im Weg steht.
20	T1: Ich vermute, ich habe keine Ahnung.
21	I: Okay.
22	T1: Also ich kann es nicht sagen, der Herr, der ihr gegenüber gesessen ist, der hat schon auch geschaut und sich wahrscheinlich gedacht, warum jetzt
23	genau gegenüber von mir, wenn ja da der Platz rechts frei ist, wo der andere Herr gesessen ist, der aufgestanden ist, in Fahrtrichtung. Ich kann es
24	nicht sagen.
25	I: Okay. Dann beim ersten Tag hast du noch notiert, dass du eine Teilstrecke mit deiner Kollegin bewältigt hast. Inwiefern hat sich für dich die
26	Situation verändert, als du alleine unterwegs warst?
27	T1: Ähm, die Frage noch mal kurz wiederholen. Das war zu viel.
28	I: Du hast notiert, dass du die Teilstrecke mit einer Kollegin bewältigt hast.
29	T1: Ja.
30	I: Inwiefern hat sich dann die Situation verändert, als sie dann alleine unterwegs waren, also die restliche Strecke alleine gemacht haben?
31	T1: Das war keine große Sache, weil es auch nicht zum ersten Mal vorgekommen ist, dass ich mit meiner Kollegin eben zu dieser Bushaltestelle gehe und
32	dann alleine weiterfahre, weil sie einfach in eine andere Richtung muss. Ich kenne die Strecke, ich bin ja schon öfter dann gefahren, also von dem her
33	war dann eigentlich alles in Ordnung.

34	I: Okay. Dann vergleichen wir jetzt mal den ersten und den zweiten Tag, also diese zwei Strecken, die du notiert hast, da hast du angemerkt, dass die
35	Optionen, die dir in der Wien Mobil App vorgeschlagen werden, nicht ausreichend waren bzw. nicht die Routen, die du kennst und bevorzugen würdest. Die
36	wurden dir dann nicht vorgeschlagen. Warum ist es dir so wichtig, dass genau diese gewünschten Routen, die du auch kennst, dass dir diese
37	vorgeschlagen werden?
38	T1: Ich wundere mich halt einfach jedes Mal nur, dass wenn ich anzeige, egal, wie ich es in der App quasi eingebe, eben sortieren nach Abfahrt oder
39	sortieren nach Schnelligkeit oder wie auch immer, dass ich den offensichtlich schnellsten Weg irgendwie nie erwische. Äh, oder, dass der eigentlich
40	nie mir angezeigt wird. Ähm, ich denke mir halt nur die Wiener Linien haben so viele Möglichkeiten, wie man von A nach B kommt und ich sehe aber
41	eigentlich nie alle Optionen. Ich sehe immer hauptsächlich die nächste U-Bahn-Station, aber ich sehe eigentlich wirklich nie (...)
42	I: Also die schnellste Option?
43	T1: Keine Ahnung, ob es die schnellste ist, aber wenn ich jetzt beispielsweise sehe, ich fahre jetzt 2 Minuten mit der U1 und muss dann 17 Minuten zu
44	Fuß gehen oder dann wieder in eine andere U-Bahn-Station steigen, eine Station fahren und dann erst wieder zu Fuß gehen, dann denke ich mir, was
45	bringt mir das? Vor allem beim zweiten Tag, wo ich mir dann denke, okay, ähm, dann gehe ich halt quasi oder dann nehme ich den Weg, der mir bekannt
46	ist und ich denke mir, wenn ich schon in der Nähe vom Karlsplatz bin, warum wird mir beim Karlsplatz beispielsweise beim Tag 2 nicht auch die U4
47	angezeigt? Die gibt es da ja auch und ich sehe aber nur die U1 auf meinem Screen. Ich brauche aber die U4 zum nach Hause kommen. Da ist die
48	U-Bahn-Station mir am nächsten und die wird mir da halt einfach nicht angezeigt. Und die fährt auch glaube ich in diesen 5 Minuten auch mindestens
49	einmal.
50	I: Verstehe, okay. Dann lasse mich noch kurz schauen in den Notizen. Am zweiten Tag hast du auch notiert, dass du auf deinem Widget am Handy ungefähr
51	sehen kannst, wann die nächste U-Bahn fährt. Könntest du kurz erklären, inwiefern du das Widget am Handy benutzt?
52	T1: Na ja, ähm, wenn ich durchschaue, wo ich gerade bin und was eventuell meine schnellste Option ist, schaue ich schon auf das Widget, was am
53	schnellsten abfährt oder ähm (...), ob ich gemütlich äh hingehen kann oder ob ich vielleicht doch ein bisschen schneller gehen sollte, damit ich diese
54	U-Bahn noch erwische. Dann geht's eigentlich nur um die Abfahrtszeiten und bei diesem einen Widget, dieses Bild, was ich reingegeben habe, da ist auch
55	so ein gelbes Dreieck, was mir dann aber auch immer schnell anzeigt, ähm "hoppala", da ist irgendwas, eine Baustelle oder Polizei Einsatz, was auch
56	immer, da muss ich nicht extra in die App einsteigen, denn wenn ich ungefähr weiß, wo ich bin, erspare ich mir quasi die Wiener Mobil App. Ich gehe
57	gleich auf das Widget, du kannst ja, das ist (unv.), das Widget ist auf der Wien Mobil App. Das heißt, das zeigt mir, wenn ich den Standort an habe,
58	was ich tue, immer sozusagen die schnellste Abfahrt Möglichkeit in deiner Nähe. Also, es ist auch standortbezogen. Und das kann ich in der
59	WienMobil App quasi unter meinen Favoriten einspeichern.

60	I: Ah, okay, verstehe.
61	T1: Genau, und da werden immer nur meine Favoriten sozusagen angezeigt, die ich halt am häufigsten brauche, die Bims, die Busse und die U-Bahnen.
62	I: Alles klar. Ja, ich sehe es gerade, du hast das Foto noch hinzugefügt. Ich verstehe. Okay. Am zweiten Tag hast du noch notiert und auch beim
63	Mobility Work hast du das erwähnt, dass du nachts öfter mit dem Scooter unterwegs bist. Welche Bedeutung hat für dich der Scooter, insbesondere im
64	nächtlichen Kontext?
65	T1: Die sind eigentlich weit verbreitet in Wien und ich komme einfach schnell von A nach B. Ich muss auf einer U-Bahn-Station jetzt keine 10 oder 15
66	Minuten warten auf die nächste U-Bahn, denn in diesen 10-15 Minuten, selbst wenn ich 2 Minuten zum nächsten Scooter hingehen muss, bin ich quasi ja
67	schon fast daheim, das ist so der Gedanke dahinter. Preislich sind die auch noch äh recht, ähm, recht okay und von dem her nehme ich, wenn ich das
68	Angebot habe oder auch ein Rad natürlich auch gerne in Anspruch. Ich fühle mich dann einfach, als ob ich dann schneller zu Hause bin und vor allem
69	nachts, wenn man eh schon müde ist, will ich nicht irgendwo noch lange warten müssen, sondern will einfach heim. Außer es ist halt nichts in der Nähe.
70	I: Okay, du hast da am zweiten Tag noch notiert, dass du am Karlsplatz einige Polizisten gesehen hast. Welches Gefühl gab dir da die Präsenz der
71	Polizei?
72	T1: Äh, <u>Semi</u> . Es ist immer komisch, weil ich überhaupt keinen Bezug zu Waffen habe, immer ein Polizist mit einer Waffe zu sehen und meistens auch am
73	Karlsplatz ähm, haben die ja nicht auch einfach nur diese kleinen äh ähm ähm Pistolen quasi auf dem Gürtel, sondern ich habe da auch zwei Leute
74	gesehen, die haben längeres Gewehr gehabt, die großen, keine Ahnung, was das ist, wie man sie nennt. Ich denke mir dann halt nur immer, wenn so viel
75	los ist, muss halt natürlich auch muss es halt auch einen bestimmten Grund geben und zum einen fühle ich mich sicher, auf der anderen Seite
76	verunsichert es mich dann halt auch wieder, weil ich mir denke, die sind ja nicht grundlos gerade da.
77	I: Mhm.
78	T1: Deshalb habe ich das eigentlich reingeschrieben. Es ist immer so ein Zwiespalt.
79	I: Okay, das heißt, du hast die Situation einfach ein bisschen aktiver wahrgenommen, hast die Umgebung ein bisschen näher untersucht.
80	T1: Definitiv, definitiv. Also, der Fokus ist dann natürlich schon mehr auf, was passiert um mich herum.
81	I: Okay. Dann würde ich sagen, schauen wir noch zum Tag 3 und dann haben wir es eigentlich schon mit dem Tagbuch erledigt. Am dritten Tag hast du dir
82	notiert, dass du dir gewünscht hättest, dass in der App auch die Räder von WienMobil angezeigt werden, weil du nicht lange gehen möchtest in diesem
83	Fall hier. In den oberen Registerkarten, wenn man jetzt auf diesen Screenshot schaut, gibt's verschiedene Kategorien zur Auswahl. Darunter ist auch
84	die Möglichkeit, also dieses Rad als zweite Registerkarte, sich Routen von WienMobil anzeigen zu lassen. Also, wenn du eine Route planst, verwendest
85	du diese Registerkarten wahrscheinlich nicht, oder?
86	T1: Meistens nicht, weil ich so genau ehrlich gesagt auch noch nie da reingeschaut habe. Ähm, aber im Prinzip zeigt es mir nur an, wo sie sind, damit

87	ich es ausborgen kann. Das ist dann eigentlich nicht das, was ich gemeint habe, ähm muss ich dann doch erst wieder hingehen in die App, und mir die
88	App, wenn es nicht habe, runterladen. Äh, das habe ich in dem Fall eh schon gemacht und muss dann über die App sozusagen das Rad buchen und in der App
89	zeigt es auch genauso an, wo der Standort dieser Räder sind. Also es ist ein bisschen am Ziel vorbei oder noch nicht ganz ausgereift meines Erachtens.
90	Ich würde mir halt wünschen, dass ich irgendwie alles kompakt in einer App hätte.
91	I: Verstehe, verstehe. Mhm, okay. Gut, jetzt schaue ich noch kurz, ob ich irgendwas vergessen habe. Ja, eine letzte Frage habe ich noch. Am dritten
92	Tag hast du notiert, dass du eine Teilstrecke zu Fuß nach Hause gegangen bist, da du als Alternative sehr lange auf die Straßenbahn hättest warten
93	müssen. Diese Strecke war dir bekannt, weil du in der Nähe wohnst. Würdest du nachts auch unbekanntere Strecken zu Fuß bewältigen, wenn du als
94	Alternative lange auf einer Straßenbahn oder Ähnliches warten müsstest?
95	T1: Jein, ähm wie gesagt, das war der Vorteil, weil ich eben nicht weit weg da wohne und ich kenne die Strecke und am Gürtel fühle ich mich jetzt
96	nicht unsicher, während irgendwo im 10., 11., 12. oder 13. Bezirk wäre die Sache natürlich schon anders. Wenn ich da jetzt nichts finde an Rad oder
97	Lime und es ist jetzt aber keine Ahnung schon nach Mitternacht, kann es durchaus sein, dass ich mir ein Taxi rufen würde.
98	I: Mhm, okay.
99	T1: Ähm, wenn ich jetzt beispielsweise doch 15 Minuten gehen würde, bis ich irgendwo hinkomme, damit der öffentliche Transport weitergeht oder bis
100	sozusagen der nächste Transport kommt. Ich glaube, dann würde ich es mir überlegen, dass ich ein Taxi nehme, was dann einfach auch bequemer ist.
101	I: Mhm. Okay, verstehe. Gut, dann starten wir jetzt mal mit den noch offenen Fragen für das heutige Telefonat. Und zwar geht's jetzt im ersten Teil
102	mal eher so darum, ja, wie ist es jetzt eigentlich in Wien zu leben und und was wird genutzt und was wird eher nicht so genutzt. Und da ist die erste
103	Frage, wie lange wohnst du bereits in Wien?
104	T1: Seit Anfang September 2016. Also 8 Jahre müssen das jetzt eigentlich sein, wenn ich richtig gerechnet habe.
105	I: Okay, inwiefern hast du dich versucht über das öffentliche Verkehrsnetz in Wien zu informieren, um sicher in der Stadt unterwegs zu sein?
106	T1: Am Anfang war es natürlich ein großes Thema. Ich bin ein Landei, ganz klassisch, wo der Bus alle drei Stunden irgendwie in irgendeine Richtung
107	fährt, wo man nicht genau weiß, wo er hinfährt. Wo die nächsten Bush-Stationen auch sehr weit weg sind bzw. wenn man mal eine findet, man nicht weiß,
108	ob überhaupt einer kommt noch an dem Tag. Das war eine riesen Umstellung von Auto auf öffentliche Verkehrsmittel und ich habe mir natürlich schon
109	Gedanken gemacht, wo ich halt hin muss und wie da der Weg von meinem Wohnort dorthin ist. In dem Fall war es die Hauptuniversität und das Institut, an
110	dem ich studiere. Und da habe ich natürlich angeschaut und mir angeschaut, wo ich hin muss und ich habe mich da aber auch beraten lassen von
111	Verwandtschaft, die ich hier in Wien habe, wie man am besten von A nach B kommt. Das heißt, ich habe mir schon erklären lassen, wie die U-Bahnen
112	beispielsweise am Anfang funktionieren. Also, damit ich in die richtige U-Bahn einsteige, die in die richtige Richtung auch fährt, dass ich da auf die

113	Endstationen schaue beispielsweise. Das war mir vorher nicht so bekannt, das war für mich, wie ich es angeschaut habe, ein großes Wirrwarr und das war
114	mir dann schon wichtig, dass ich weiß, ähm, wie ich dort hinkomme.
115	I: Und das hat sich dann wahrscheinlich mit den Monaten einfach stetig verbessert und dann hast du dich immer besser ausgekannt?
116	T1: Ja. Ich hab von den Wiener Linien, da hat es immer so eine Karte gegeben, wenn man sich dieses Ticket gelöst hat. Habe ich mir besorgt, ähm, so
117	einen kleinen Netzplan, den man in die Tasche geben kann, in die Geldtasche. Den hatte ich ungefähr ein Jahr drinnen und dann nach dem Jahr habe ich
118	mich dann sicher genug gefühlt, dass ich gesagt habe, ich kenne mich mit den U-Bahnen aus.
119	I: Okay, cool. Inwiefern würdest du sagen, findest du dich jetzt in der Stadt zurecht? Also, wir würdest du dein persönliches Orientierungsvermögen in
120	der Stadt einschätzen? Du kannst mir gerne auch Beispiele geben und Gegenden erwähnen, Stationen erwähnen, gerne alles.
121	T1: Ich würde sagen gut, aber definitiv nicht perfekt. Dort, wo ich mich am meisten aufhalte, dort weiß ich auch, wie ich von A nach B komme. Ich
122	kenne den 7. Bezirk, der ist mir ein bisschen verhasst. Ich kenne den 8. Bezirk, den 9. recht gut, den 2. wo ich wohne und den 6. wo ich arbeite, also
123	halt ungefähr, da kenne ich mich aus. Setzt man mich jetzt aber beispielsweise irgendwo nach der Spittelau aus oder in Döbling oder in Grinzing. Ähm,
124	das wäre eine Challenge. Also ich würde hin finden und ich würde auch zurückfinden, weil ich weiß, wo ich suchen muss und nach was ich schauen muss,
125	aber es wäre schon ein Faktor, der mich ein bisschen verunsichern würde, definitiv. Also noch nicht perfekt, aber gut.
126	I: Okay. Welche öffentlichen Verkehrsmittel gibt es bei dir in der Nähe?
127	T1: Ganz klassisch die U4, dann Schottenring, die kreuzt sich mit der U2, öffentliches Verkehrsmittel würde ich auch als Rad dazu sehen von Wienmobil.
128	ich habe die Straßenbahn 1 und 71 und die UZ2, ich glaube die D, aber da bin ich mir nicht ganz sicher in der Nähe und ich hätte auch Busse in der
129	Nähe. Also so einen kleinen Elektrobuss, der im Inneren vom ersten Bezirk fährt, aber auch ein Bus in der Nähe von mir, der mich zum Praterstern
130	bringen würde vom Karmelitermarkt aus.
131	I: Okay, also eigentlich eine sehr gute Anbindung.
132	T1: Mhm.
133	I: Und jetzt würde ich gerne wissen, mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln bist du tagsüber unterwegs und inwiefern unterscheidet sich dann deine
134	Wahl und deine Nutzung bei Nacht?
135	T1: Tagsüber bin ich mindestens einmal mit der U-Bahn unterwegs, weil ich Montag bis Freitag die U-Bahn brauche, damit ich in die Arbeit komme. Beim
136	Heimfahren abends kommt es halt drauf an, was ich sonst noch mache. Da kann es durchaus sein, dass es die Bim ist oder ein Bus ist. Ähm, in der Nacht ist halt
137	der Faktor, dass ich einfach schnell nach Hause möchte. Nicht, weil ich mich unbedingt unsicher fühle, aber weil es natürlich immer ein Faktor ist,
138	der zu berücksichtigen ist, wenn man als alleinstehende Frau quasi irgendwo hingeht und da ist es mir eigentlich schon wichtig, dass ich da recht
139	schnell zu Hause bin. Also, ich bin dann auch immer froh, wenn ich dann mit einer Freundin zur U-Bahn-Station gehen kann, zusammen mit der U-Bahn

140	warten kann. Ja.
141	I: Okay, in wiefern nutzt du Nachtbusse, also wie sieht das mit Nachtbussen aus und wie sieht das mit Taxidiensten aus, wie z.B. auch Uber?
142	T1: Ähm, Nachtbusse versuche ich zu meiden, weil ich nicht verstehe, wie die Busse fahren. Also das traue ich mir glaube ich nicht ganz zu,
143	außerdem bin ich meistens innerstädtisch unterwegs, bedeutet, da ich auch recht nah zur Innenstadt wohne, brauche ich die auch sehr selten. Also, die
144	habe ich so gut wie gar nicht in Anspruch und ich ziehe Taxi einfach Uber vor, zum mindestens, ich weiß jetzt nicht, wie es jetzt ist, aber aber ich
145	habe einfach noch das Ding drinnen: Taxi ist halt von Versicherung, falls was passiert, besser als Uber, obwohl glaube ich jetzt Uber auch zu Taxi
146	gehört, aber ich habe die Nummer schon so eingeprägt in meinem Kopf, dass ich weiß, dass ich blind wählen kann die Taxinummer. Ähm, ich wüsste jetzt
147	nicht, bei Uber müsste ich mir wieder eine App runterladen ähm und das versuche ich ein bisschen zu vermeiden.
148	I: Wenn ich noch mal wiederholen darf, warum sind die Nachtbusse nichts für dich?
149	T1: Ich brauche sie nicht, weil wie gesagt, ich meistens innerstädtisch unterwegs bin und innerstädtisch eigentlich recht gut die Verbindung nachts
150	auch ist bzw. ich innerstädtisch auch weiß, wo ich bin und ich auch gut mit Rad oder mit dem Scooter nach Hause kann.
151	I: Okay, verstehe. Dann eine grobe Einschätzung, wie oft bist du denn in der Woche nachts unterwegs mit den Öffis?
152	T1: Einmal, zweimal nachts in der Woche, also kommt drauf an, was ist nachts jetzt genau?
153	I: So ab Abenddämmerung ist, also im Sommer ab 20 Uhr.
154	T1: Also definitiv einmal in der Woche 20 Uhr aufgrund der Arbeit und dann am Wochenende je nachdem, was ich gerade mache, also ein bis zweimal in der
155	Woche.
156	I: Mhm, okay. In welchen Gebieten in Wien bist du nachts unterwegs? Also, welche Strecken legst du denn nachts öfter zurück?
157	T1: Ähm, vom 6. bis in den 2. zu mir heim. Das ist in der Nähe von der Gumpendorfer Straße, Mariahilferstraße zu mir nach Hause um oder ein zwei
158	Seitengassen von der Mariahilferstraße. Oder Schwedenplatz quasi zu mir nach Hause in der den zweiten zum Karmeliterviertel.
159	I: Okay, also das sind die routinierten Wege, die du nachts bestreitest.
160	T1: Genau.
161	I: Jetzt kommen wir zum technischen Teil und zwar würde ich gerne wissen, welche Apps nutzt du, wenn du Routen planst in Wien?
162	T1: Ich nutze mein Widget, ich nutze die Wien Mobil App, ich nutze die App Lime für die Scooter, Nextbike für die Räder und ich benutze die Karten App,
163	die ist am iPhone schon vorinstalliert und die funktioniert für mich ganz gut zur Orientierung.
164	I: Gibt es andere Apps, die du auch noch verwendest, wie z.B. GPS-Tracker oder Sicherheits-Apps, die irgendwelche Alarme auslösen? Hast du solche Apps
165	auch?
166	T1: Ja, die einzige App, die ich noch oben habe, ist die Stadt Wien App, die mir ausschickt, wenn gerade irgendein Alarm ist oder irgendeine
167	Wetterwarnung, aber das kriege ich auch von der Unica als SMS gesendet.
168	I: In welchen Situationen und wie häufig nutzt du diese Apps? Das ist dann immer ein bisschen abhängig, oder?

169	T1: Ja, es ist abhängig, aber die goldenen drei sind immer Karten App, äh Wien Mobil-App. Ähm, und ähm meistens schaue ich bei Lime rein.
170	I: Okay. Inwiefern planst du deinen Weg mit der App?
171	[25:03]
172	T1: Ich plane es eigentlich immer mit der App, also wenn ich mir nicht 100% sicher bin, immer. Außer ich kenne den Weg, dann schaue ich in das Widget
173	rein, was als nächstes bei mir in der Nähe ist, was fährt und wenn mir das Widget nicht ausreichend ist, schaue ich schon in die Wien MobilApp rein.
174	I: Okay, okay, verstehe. Und dann vergleichst du das mit der Karten App?
175	T1: Mit der Karten App, genau.
176	I: Okay, inwiefern hast du denn das Gefühl, dass du sich auf diese App verlassen können oder diese Apps?
177	T1: Recht gut. Wien Mobil App gefällt mir gut. Wie gesagt, es gibt halt zwei oder drei Sachen, die mich ein bisschen stören, aber ansonsten finde ich
178	sie vom Aufbau her gut, von der Übersicht her gut. Und es wird auch recht zeitnah angezeigt, wenn irgendwo ein Problem mit irgendeiner Bim-Linie oder
179	mit einer Buslinie oder mit einer U-Bahn ist. Die hängen da nicht lange hinten nach.
180	I: Jetzt haben sie schon diese Störungsfunktion, diese Störungsinformationen hast du schon genannt. Welche konkreten Features und Services kennst du
181	noch von der App und unterstützen dich bei deinem Weg, wenn man jetzt so die App betrachtet?
182	T1: Dass ich draußen das mit dem Widget machen kann. Äh, die Echtzeitdaten und die Kosten für die Tickets, denn wenn jemand bei mir zu Besuch ist,
183	kaufe ich meistens die Tickets über die App.
184	I: Mhm, okay. Welche Features würdest du dich denn noch wünschen, wenn wir jetzt schon dabei sind? Du hast schon ein bisschen was im Tagebuch erwähnt.
185	Welche Features sollte denn deiner Meinung nach der perfekte Routenplaner noch beinhalten?
186	T1: Ich würde mir einfach wünschen, dass ich ein bisschen mehr sozusagen reinzoomen kann, damit ich weiß, und wenn ich das mache und gerade einen der
187	Routenplanung bin, das ist jetzt nicht quasi nur gerade so halt in der App drin, sondern wenn ich ich wirklich aktiv eine Route suche, und mir wird
188	angezeigt und ich denke mir, das kann doch nicht alles sein, dass wenn ich wirklich reinzoome, dass mir dann einfach mehr Optionen noch angezeigt
189	werden <u>in</u> der Routensuche selber und eben, ähm, dass ich äh wenn ich Fahrräder möchte, einfach in der App auch buchen kann, also nicht nur weiß, wo
190	sie sind, sondern auch buchen kann.
191	I: Mhm. Dann gibt's noch einen letzten Punkt zur Technik und zwar das ist jetzt gar nicht so sehr auf dich bezogen, sondern generell, weil eben auch
192	das Thema dieser Arbeit ist. Jetzt wollte ich dich fragen, inwiefern könnte deiner Meinung nach die von ihnen genutzte App oder die genutzten Apps
193	verbessert werden, um Frauen bei ihren nächtlichen Wegen besser zu unterstützen?
194	T1: Es ist eine schwierige Frage. (überlegt) Ich glaube, wir haben das am Weg, glaube ich, schon mal besprochen. (überlegt) Ähm, ich weiß nicht, man
195	hat über diesen Sicherheitsbutton mal gesprochen, aber ich denke mir, wenn ich jetzt das Handy sowieso in der Hand habe, aber die Wien Mobil App
196	gerade nicht äh offen habe, ich habe zumindestens beim iPhone die Option, dass wenn ich länger auf eine gewisse Taste drücke, dass mir dann quasi

197	angezeigt wird, ob ich einen Notruf wählen möchte oder nicht. Dass ich ein SOS absetzen kann oder ich sagen kann, das haben vielleicht auch nicht
198	viele aktiviert, aber gerade am Abend, wenn ich gehe, schaue ich schon, dass meine Siri beispielsweise eingeschalten ist, dass ich sagen kann: "Hey
199	Siri, ruf 1122 an oder 133", je nachdem. Ich weiß nicht, ob die App das braucht. Das bezweifle ich, das sehe ein bisschen kritisch.
200	I: Okay. Ich habe jetzt noch ein Beispiel mitgenommen und zwar eins, dass man auch in einer Studie gelesen hat, in einer früheren Studie, dass sich
201	viele gewünscht hätten, dass in der App auf der Karte gewisse Hotspots erkenntlich sind, wenn es nachts ist. Also, dass da eben erkennbar ist, hier
202	ist etwas oder da ist etwas und dass das die Karte dann auch ersichtlich macht.
203	T1: Hotspots inwiefern?
204	I: Hotspots in Bezug auf die Sicherheit der Bürger. Das könnten z.B. Polizeieinsätze sein oder generell Orte, die einem ein unsicher Gefühl geben.
205	T1: Ich glaube, wenn das klar definiert ist, was da drinnen wäre, dann ja. Polizeieinsätze sehe ich ein bisschen schwierig in der Großstadt, weil ich
206	glaube, dann leuchtet es die ganze Zeit auch. Ähm, aber ja, wäre vielleicht eine Option, wenn sie ein bisschen verfeinert ist, sicher, ja.
207	I: Mhm. Okay. Dann kommen wir Kommen wir jetzt noch zum letzten Teil von von dem Interview. Welche Gründe hat es eigentlich wenn du nachts unterwegs
208	bist?
209	T1: Wenn ich nachts unterwegs bin. Meistens, wenn ich mich mit Freunden treffe oder auf irgendeinem Event bin, wie Kino, Theater oder wenn es eine
210	Feier ist, dann bin ich nachts unterwegs.
211	I: Okay. Und wie sicher fühlst du dich generell, wenn du abends allein in der Stadt unterwegs sind?
212	T1: Ähm, ich fühle mich nicht unsicher. Ich fühle mich <u>manchmal</u> unsicher. Das ist dann so ein komisches Bauchgefühl, aber ansonsten bin ich ziemlich
213	happy mit der Stadt, wo ich mich aufhalte nachts. Ich bin jetzt aber auch, das muss ich dazusagen, meistens immer in Gegenden, die ich kenne, die mir
214	nicht fremd sind und da fühle ich mich dann meistens nicht unsicher, oder wo viele Leute sind.
215	I: Okay. Worauf achtest du besonders, wenn du nachts alleine unterwegs sind? Also da geht's jetzt sowohl um den freien, öffentlichen Bereich, als auch
216	in die öffentlichen Verkehrsmittel.
217	T1: Ähm (überlegt), wie die Leute sich verhalten, um ehrlich zu sein. Also draußen beispielsweise Schwedenplatz oder Karlsplatz, von der Optik her
218	schön. Ähm, aber natürlich schaut man schon verschärft links oder rechts, ob jetzt jemand auf einem zukommt oder, wie viele Leute da gerade sind bzw.
219	wo die Grüppchen alles sind. Natürlich schaue ich da schon viel mehr drauf. Also wie die Leute sich eigentlich auch verhalten und reagieren,
220	wenn ich das Gefühl habe, ich werde verfolgt. Ähm, ich gehe gerade draußen irgendwo vom Schwedenplatz in die U-Bahn rein und der steht auch hinter mir,
221	ist das eine große Wahrscheinlichkeit, dass der in die gleiche Richtung muss, aber dann noch hat man ein ungutes Gefühl. Und die Sinne sind dann halt
222	einfach ein bisschen mehr geschärft. Wenn man alleine ist.
223	I: Mit welchen Verkehrsmitteln verbindest du nachts negative negative Gefühle bzw. hattest du schon negative Erfahrungen?
224	T1: Bus.

225	I: Bus? Okay, kannst du mir von einer konkreten Situation erzählen?
226	T1: Ich habe bei einer Firma gearbeitet, da musste ich bis 23 Uhr anwesend sein, das war in der Heiligenstadt draußen und die nächste Möglichkeit zu
227	mir heim wäre entweder ein langer langer Weg an einer einer sehr befahrenen Straße gewesen Richtung U4. Ähm, diesen Weg habe ich gewählt, wenn ich in
228	die Firma gefahren bin. Das war hell, das war Tag. Nachts war das ein bisschen unsicher. War natürlich auch Winter, das heißt auch dunkler von Haus
229	aus bin ich dann schon gekleidet gewesen, eingepackter. Deshalb habe ich mich dann für den Bus entschieden, der war jetzt nicht so weit weg von dem
230	Ort und der ist an der Taborstraße ist der stehen geblieben und da hätte ich dann nur eine Station mit der U2 fahren müssen und deshalb habe ich dann
231	quasi nachts immer den Bus gewählt und es gab halt eine Situation, wenn man dann so um 23:10 Uhr oder so ist der gefahren, wo ein Herr drinnen
232	gesessen ist oder ich glaube so Mitte 30 wo man gemerkt hat, der hat irgendeine Droge intus und der wird jetzt von ganz ruhig auf einmal irgendwie
233	paranoid und nervös. Und der ist zwei Reihen hinter mir gesessen und ich habe mich dann einfach unwohl gefühlt, weil ich gemerkt habe, dass er sich
234	ständig bewegt und dass der Sitz ständig quietscht. Ich bin dann einfach zum Fahrer weiter nach vorne. Wir waren auch nur vier oder fünf Leute drin
235	und es ist dann auch eine zweite Dame, glaube ich, aufgestanden und die ist dann auch ein bisschen weiter nach vorne gegangen, also Richtung Busfahrer.
236	Ich bin deswegen jetzt nicht ausgestiegen, aber es war schon ein komisches Gefühl. Er ist dann glaube ich zwei Stationen später selber
237	ausgestiegen, bevor meine Station kommen ist und das war dann einfach so ein richtiges (seufzt), und richtiger Seufzer. Gott sei Dank ist er draußen,
238	weil man weiß nicht, was der gemacht hätte. Und ähm das war eigentlich so das einzige, wo ich ähm richtig nervös geworden bin und wo ich mir wirklich
239	überlegt habe, soll ich aus dem Bus jetzt aussteigen und einfach warten, bis der nächste kommt. Das wäre halt Viertelstunde, glaube ich, gewesen. Ähm,
240	oder soll ich das restliche Stückchen zu Fuß gehen oder soll ich mir ein Taxi nehmen oder was mache ich?
241	I: Mhm, mhm. Ja. Okay, ja, das ist natürlich sehr unangenehm, weil man dann natürlich auch nicht sofort entweichen kann, wie in anderen öffentlichen
242	Verkehrsmitteln. In der U-Bahn kann man ja, zumindest wenn es eine moderne ist, durchgehen und sagen, man sucht sich einen neuen Platz, aber im Bus
243	ist das halt immer bisschen schwierig.
244	T1: Oder du steigst bei der U-Bahn aus und wartest halt auf eine U-Bahn in einer U-Bahn Station, wo viele andere Leute sind, wo es hell ist, wo du
245	doch mehr siehst als in so einem Bus. Ja, das war ein bisschen, scary war es nicht, aber es war sehr unangenehm.
246	I: Würdest du sagen, dass du demnach eher seltener mit dem Bus fährst?
247	T1: Vermutlich kann sein, also ich versuche- (überlegt), also nachts mit dem Bus bin ich schon lange nicht mehr gefahren. Ja, möglich.
248	I: Jetzt haben wir über die Verkehrsmittel gesprochen, da hast du den Bus genannt. Jetzt würde ich noch gerne wissen, welche Orte im öffentlichen Raum,
249	das können ja auch wieder Regionen, Bezirke sein, aber auch U-Bahn-Stationen konkret, mit denen du nachts negative Gefühle oder Erfahrungen oder oder
250	auch Berichte verbindest?

251	T1: Das ist schon Karlsplatz. Weil der Karlsplatz ist einfach <u>weit</u> , der geht vom Park hinten bis nach vorne zur Oper, die Station hat drei Ebenen mit
252	drei verschiedenen U-Bahnen, wobei eine jetzt gerade nicht funktioniert, aber irgendwann dann doch wieder. Der ist halt sehr unübersichtlich. Ähm,
253	teilweise auch sehr geschwungen, ähm, bisschen versteckt beispielsweise der Mci, was natürlich auch viele anzieht, ähm, viele Leute anzieht und
254	natürlich auch von der Oper kommend viele Leute anzieht. Also den finde ich schon sehr unübersichtlich und der ist mir einfach zu groß und zu-, dann
255	sind die Decken auch noch so nieder, also man hat sowieso schon das Gefühl, dass man irgendwie eingesperrt ist, wenn man unten durchgeht. Also, er ist
256	mir nicht der sympathischste. Ich war einmal in Bezirk im, wo ist das, Floridsdorf, also oberhalb der Spittelau, also Spittelau Gegend oberhalb noch
257	ein bisschen Stückchen weiter Jägerstraße, glaube ich, war das. Da habe ich einen ehemaligen Freund besucht und die Gegend war auch am Tag schon
258	fragwürdig für mich persönlich gesehen. Äh, das Klientel ist da halt sehr anders und ich weiß nicht, die Leute waren einfach irgendwie alle recht (...)
259	) vom Gemüt her einfach ein bisschen zornig, ein bisschen frustriert, habe ich so das Gefühl gehabt. Also, da hat man halt irgendwie nicht so das
260	dieses Happy-Gefühl, wie im sechsten oder im siebten oder im achten Bezirk beispielsweise. Ähm, Schwedenplatz ist auch immer so eine Sache. Dadurch,
261	dass ich ja nicht weit weg wohne vom Schwedenplatz und es damals ja dieses Attentat gegeben hat, ist das natürlich immer ein bisschen mit Vorsicht
262	seitdem zu genießen. Ich gehe schon hin, aber natürlich versuche ich, dass ich da auch wieder schnell wegkomme. Deshalb gehe ich eigentlich auch nicht
263	gern Feiern in der Nähe vom Schwedenplatz. Ja, wie gesagt, da hat es halt schon mal einen Anschlag gegeben. Man hat dann halt irgendwann einen anderen Bezug
264	dazu. Und Kagran finde ich auch schlimm.
265	I: Warum Kagran?
266	T1: Kagran hat eine große Bushaltestelle, aber auch die U1 neben. Das hat das riesige Donauzentrum dabei, dieses Einkaufszentrum dabei und da sind
267	auch immer wahnsinnig viele Leute dort. Und ich habe immer so das Gefühl, dass immer so kleine Grüppchen an Jungs warten, dass sie dich quasi irgendwie
268	anrempeln und dass sie die irgendwas klauen können aus der Tasche. Also da gehe ich auch mit meiner Tasche ganz bei mir vorne oben irgendwie es hört
269	sich ein bisschen paranoid an, aber durch die Gegend, also da vertraue ich den Leuten auch nicht so.
270	I: Weil die Situation da auch ein bisschen chaotisch ist durch diese ganzen verschiedenen Verkehrsmittel, die sich da kreuzen?
271	[40:54]
272	T1: Ja, und eben wie gesagt das Einkaufszentrum, das natürlich von Haus also schon viele viele anzieht.
273	I: Wie ist es mit Knotenpunkten, wie z.B. dem Hauptbahnhof oder Praterstern?
274	T1: Hauptbahnhof fahre ich immer mit dem Zug weg, wenn ich meine Familie besuche. Ähm, der tut mir eigentlich gesagt gar nichts. Der ist zwar weit,
275	aber der ist eigentlich nur lang. Die Decken sind hoch und du kannst quasi eh nur in eine Richtung gehen. Der Hauptbahnhof ist, und da bin ich auch
276	schon spät angekommen, schon spät nachts nachts Mitternacht oft. Es ist klass, weil halt die U1 gleich in der Nähe ist. Es ist immer Personal von der

277	ÖBB dort, sind auch immer normale Leute dort, auch Sandler schon, aber ich habe eher so das Gefühl, die lassen dich mir in Ruhe, weil sie einfach
278	einen Schlafplatz brauchen oder einen Ausnüchtern. Ähm, da kann man weitläufiger ausweichen und es ist halt eine von Haus aus schon eine immer aktive
279	Taxistation dabei. Also der Hauptbahnhof schreckt mich gar nicht. Ähm, Praterstern bin ich hin und wieder auch. (...) Wenn ich beim in der Nähe von
280	Praterstein bin, versuche ich meistens den Weg Richtung Busse und Bims zu vermeiden und schaue, dass ich eigentlich schnell runterkomme zur U2 oder
281	eben zur U1, je nachdem wo ich hin muss. Ähm, ist sehr weitläufig.
282	I: Warum möchtest du den oberen Bereich meiden?
283	T1: Ich sehe oben eigentlich immer dort, wo dieser BILLA ist und wo man zu der S-Bahn geht und ich habe immer-, es steht halt immer Polizei dort und
284	es sind jetzt nicht nur so ein, zwei, drei Polizisten, das ist immer ein Haufen von Polizisten, also es sind da immer so so acht, zehn Leute, wenn ich
285	dort bin und wie ich schon gesagt habe, es gibt halt einen Grund wahrscheinlich, warum die dort sind und es ist halt auch ein Umschlagplatz für Drogen,
286	ein recht bekannter soweit ich weiß. Und das spielt sich halt auch recht weit in diesem Bereich ab, weil eigentlich sehe ich die Polizei vorne
287	draußen beim Prater stehen oder halt eben auf dieser Höhe dort, wo dieser Friseur ist, wo der BILLA ist, wo es zu den S-Bahnen geht. Und das ist halt
288	sehr konträr zum Hauptbahnhof, weil das sehe ich beim Hauptbahnhof über eigentlich gar nicht. Also Polizei sehe ich da eigentlich so gut wie gar nicht.
289	Ich wusste auch nicht, wo ich beim Praterstern irgendwo hingehen müsste, damit ich ein Taxi finde. Ich wüsste nicht mal, wo der Taxistand ist, also
290	ich kann mich jetzt aktiv von egal welcher Seite, dass ich hinkomme, kann ich mich nicht erinnern, dass da irgendwie ein Taxistand wäre.
291	I: Ich würde diese Aussage gerne jetzt noch verbinden mit etwas, was du vorerzählt hast und zwar: Du findest eben beim Praterstern die Taxis schlecht
292	und du hast erwähnt, dass beim Karlsplatz alles sich so ein bisschen, ich sag mal, sperrig anfühlt, dadurch, wie die Station gebaut ist. Wie würdest
293	du das jetzt einschätzen, wenn die App oder die Apps, die du nutzt, eben mehr Informationen bieten könnten, damit du dich besser orientieren, damit du
294	schneller das Taxi findest, damit du schneller umsteigen kannst beim Karlsplatz oder die Wege nach draußen findest. Wäre das eine Möglichkeit?
295	T1: Also, ich würde es beispielsweise schon begrüßen, wenn ich irgendwo sehe, okay, ich muss beim Karlsplatz hin, dass ich irgendwie eine Übersicht
296	hätte, einen Plan oder eine Richtung, wenn ich irgendwie drinnen bin, quasi mit GPS oder wie in der Karten App in welche Richtung ich gehen muss, damit
297	ich zur nächsten U-Bahn am schnellsten komme. Karlsplatz kann sehr verwirrend sein, vor allem, wenn man neu ist oder wenn man einfach nur zu Besuch da
298	ist in Wien oder noch nicht lange wohnt in Wien. Ich bin mir da ein paar mal verrannt, bis ich gewusst habe, wo ich hin muss. Und so gut es auch
299	beschildert sein muss, äh, es beschildert ist, man schaut nicht immer auf die Zeichen, sondern man ist einfach nur verwirrt, weil irgendwie in beiden
300	Richtungen quasi U3 steht oder U1 steht, egal, ob man jetzt links oder rechts geht. Also das wäre schon toll, wenn die Wiener Linien App sozusagen vom
301	Karlsplatz irgendwie so einen Plan hätte, wie man da am gescheitesten durchkommt oder wie man gehen sollte.

302	I: Okay. Ich habe jetzt jetzt aus den Fragen sagen nicht konkret heraushören können, dass du eine Gegend oder eine Station nicht beschreiten könntest
303	oder wolltest, aber gebe es einen Ort oder einen Weg in Wien, wo du sagst, da kann ich nicht hin oder da will ich einfach nicht hin nachts?
304	T1: Ich will nachts nicht nach Liesing, ich will nachts nicht nach Siebenhirten, ich will nachts nicht zur Spittelau. Es sind eigentlich eher die
305	Außenbezirke, die Randbezirke, ähm, wo die Verbindung einfach nicht wahnsinnig toll ist. Alles über über dem Speckgürtel, da möchte ich ehrlich gesagt
306	nicht hin. Also für mich Wien, deshalb halte ich mich vielleicht auch meistens im inneren Kern auf oder eben ein paar Sachen, weil ich heute einfach
307	hin muss zwecks Arbeit, aber-, (...) also alles Randbezirke, alles über den Speck-Gürtel quasi ist mir schon suspekter und da muss ich nicht unbedingt
308	hin. Ottakring auch nicht. Nein.
309	I: Mhm. Okay, dann habe ich eine theoretische Frage. Stellen dir vor, du wirst eingeladen zu einer Hausparty in Ottakring und die findet Freitagabend
310	statt und du musst diesen Weg jetzt eben doch bewältigen. Wie bereitest du dich dann vor, wenn du diese Orte doch passieren müssen?
311	T1: Äh, hinfahren ist für mich nie so ein Problem, weil hinfahren eigentlich eben zu einer moderaten Zeit ist, wo eigentlich eben alles fährt. Äh, das
312	nach Hause fahren wird halt immer interessanter, weil in dem Fall würde ich einfach ganz klassisch das Taxi wählen. Also hätte ich keinen Bock aufs
313	hin und her fahren. Oder auf die U6 zu warten oder auf die U3. Also es sind für mich, also die U6 ist für mich eine U-Bahn, die versuche ich zu meiden,
314	wie es geht und die U3 Richtung Ottakring muss ich auch nicht unbedingt fahren oder Richtung Erdberg.
315	I: Und warum möchtest du die U6 meiden nachts?
316	T1: Ich habe ehrlich gesagt noch nie gute Erfahrungen in der U6 gemacht. Das ist immer, Leute sind immer ein bisschen wahnsinnig in der U-Bahn, kommt
317	mir vor. Egal, ob ich jetzt in Siebenhirten fahre, Richtung Spittelau dazwischen, ähm oder ins AKH muss und mit U6 fahren muss. Leute sind da
318	irgendwie anders. Ich kann es nicht beschreiben, aber die sind da alle nervöser, die sind da alle zorniger, die sind da alle gestresster. Ja, die sind
319	keine Ahnung, als ob sie unter Strom stehen würden. Jeder gönnt keinem nichts quasi. Ähm, und ich habe so das Gefühl, es wird über alles gestritten,
320	wenn man auch nur ansatzweise irgendetwas in Frage stellen würde. Und es ist auch meines Erachtens die U-Bahn, die halt auch am meisten riecht, also
321	die am meisten stinkt, weil ich weiß, im Sommer, wenn man U-Bahn fährt oder mit den Öffis ist, Menschen stinken nunmal, das ist halt normal so, aber
322	da zeichnet sich die U6 halt schon sehr aus.
323	I: Ich werde noch mal kurz zurückgehen auf diese Aussage, die du getätigt hast, zwecks diesem Herrn im Bus, der höchstwahrscheinlich Drogen zu sich
324	genommen hat. Das ist jetzt z.B. ein spannendes Beispiel von dir. Gibt es noch weitere Situationen? Du hast im Mobilitätsspaziergang schon von einer
325	erzählt, das weiß ich noch.
326	T1: Ja, ich versuche mich dran zu erinnern. Ja genau, es ist eh im Mobility Walk drinnen. Aber ja, basically, ich habe da ein wahnsinnig ungutes
327	Bauchgefühl gehabt. Ich habe da meinen Kubotan in der Tasche schon bereit gehabt für den Fall der Fälle. Also, ich war schon Einsatzbereit. Im

328	Endeffekt war es dann eh nichts, aber dennoch war es auch eine Situation, die mir ja schon im Gedächtnis geblieben ist, aber ja.
329	I: Ähm, dann habe ich noch eine Frage und zwar du hast jetzt erwähnt, du hast diesen Gegenstand immer dabei oder oder nutzt den auch, wenn du das
330	Gefühl hast. Hast du noch weitere Angewohnheiten, wenn du nachts unterwegs bist, also irgendwelche Strategien, die du entwickelt hast, damit man sich
331	irgendwie zumindest persönlich ein bisschen sicherer fühlt?
332	T1: Wenn ich ein ungutes Bauchgefühl habe, dann dröhne ich mich <u>nicht</u> mit Musik zu, sondern dann will ich wissen, was in meiner Umgebung herum
333	passiert und dann will ich auch ganz genau wissen und auch alles hören können. Also, eine Angewohnheit ist sicherlich, wenn ich mich irgendwie unwohl
334	oder unsicher fühle, ich habe nichts im Ohr und ich höre auch nichts. Ja, ich habe das Kubotan in meiner Tasche. Wenn ich weiß, ich bin jetzt irgendwo,
335	wo ich jetzt nicht unbedingt die Gegend kenne oder von der ich weiß, okay, da passieren oft blöde Sachen wie in Ottakring oder sonstiges oder
336	Spittelau hoch. Dann habe ich schon dabei, das habe ich dann, da habe ich dann meine Handgriff bereits im Kubotan in der Tasche, dass falls etwas sein
337	sollte oder falls man mich überfällt, dass ich zumindestens ein einmal ausholen kann, damit ich einfach weglaufen kann. Das ist einfach die ganze
338	Geschichte dahinter. Wie ich zum Kobotan gekommen bin, das ist einfach von der Arbeit aus haben wir mal so einen Kurs gemacht für Ordinationen, weil
339	ja auch manchmal Patienten ähm nicht ganz richtig im Kopf sein können. Und da hat man uns halt quasi auch gesagt, also, man soll muss es nicht haben,
340	aber es ist ein nettes Gadget, wo man quasi jemanden verletzen kann, aber nicht tödlich verletzen kann, aber halt so verletzen kann, dass man eben
341	weglaufen kann. Das ist eben Sinn und Zweck der Sache. Ähm, genau, ich habe keine Musik und wenn es mich ganz angeht und wenn ich ein ganz ungutes
342	Gefühl habe, rufe ich immer jemanden an. Also, dann würde ich jemanden anrufen, der irgendwie verfügbar ist oder von dem ich weiß, der ist auch auf
343	dem Nachhauseweg oder der noch wach ist oder ich rufe meine Eltern an. Meine Mama hat Handy eigentlich immer dabei oder meine Mitbewohnerin und dann
344	hätte ich die am Telefon und würde dann auch aktiv mit dem Lautsprecher sozusagen mit ihr telefonieren, damit der oder diejenige, die etwas von mir
345	möchte oder mir etwas antun möchte, auch weiß, dass ich da gerade am Telefonieren bin und dass dann Hilfe eventuell nicht weit sein könnte.
346	I: Also, du hast das Handy dann auch wirklich auf Lautsprecher, damit die Umgebung merkt, du bist beschäftigt, du bist nicht offen dafür, dass man
347	angesprochen wird.
348	T1: Ja. Ja. Genau.
349	I: Okay, verstehe.
350	T1: Also, dass man eigentlich auch weiß, okay, da ist eine zweite Person involviert und wenn man mir jetzt irgendetwas tun sollte, dass das auch
351	gehört wird, dass das auch äh gewusst wird natürlich bzw. auch eine andere Option, das habe ich glaube ich ein oder zweimal gemacht am Anfang, als ich
352	nach Wien gezogen bin und auch bei so random Hauspartys war, damals noch mit einem Bekannten, dass ich einfach einen Standort geschickt habe. Meinen
353	jetzigen Standort. "Hey, schau, da hast du einen Standort, da ist er." Dass man weiß, wo ich quasi, wenn irgendetwas passieren sollte, zuletzt gewesen

354	bin.
355	I: Okay.
356	T1: Und das vierte oder das fünfte, wenn ich irgendwie in Bedrängnis wäre, weiß nicht, ob es jetzt vier oder fünf ist, ähm, wäre halt dieses
357	Handzeichen. Das ist einfach so eine Hand, die man offen hat und dann gibt man den einen Daumen rein und dann quasi schließt die anderen Finger damit.
358	Das ist so ein internationales Zeichen, dass quasi, dass man Hilfe braucht. Dass man einfach stumm auch um Hilfe bitten kann.
359	I: Okay. Du hast gerade erwähnt, das mit dem Telefon, da würde ich noch drauf eingehen und dann kommt die letzte Frage. Und zwar du hast das Handy
360	wahrscheinlich, wie viele andere Menschen auch, ständig dabei und die Situation würde wahrscheinlich ganz anders aussehen, wenn du dein Handy jetzt
361	eben nicht dabei hättest, weil da muss man ganz andere Strategien sich überlegen und ganz anders mit der Umwelt umgehen. Wie wie ist das eigentlich
362	mit ihren Handy? Also, wo befindet sich dein Handy, wenn du jetzt da gerade umsteigen müsstest oder eben gerade in die U-Bahn einsteigst?
363	T1: Ich habe es immer in der Hand.
364	I: In der Hand?
365	T1: Blöde Angewohnheit, aber ich habe es Handy immer in der Hand. Ähm, vielleicht mal in der Taschenaußenseite, wo ich es schnell erreichen kann oder
366	ich hab mein Handy in der Hand und die Hand in der Tasche. Ähm, wenn ich irgendetwas schauen möchte, ich habe es eigentlich so gut wie nie aus der
367	Hand. Das ist äh (lacht) etwas, was mir selber momentan auch sehr stark auffällt, weil ich habe Kaffee in der Hand, Handy in in der Hand, dann hätte
368	ich noch das und das zu tragen und dann wird es schon schwierig und Ja.
369	I: Und warum glaubst du, dass du das ständig in der Hand hast? Also, wo kommt diese Angewohnheit her?
370	T1: Ich habe keine Ahnung. Ähm, ich kann es nicht sagen, aber ich glaube, ich bin nicht die einzige, die ihr Handy ständig bei sich hat und ständig in
371	der Hand hat. Ich weiß es nicht. Es ist, ist halt immer da.
372	I: Okay. Und jetzt kommt noch die letzte Frage. Kennst du jemanden aus dem Freundes- oder Familienkreis, der auch von einer konkreten Geschichte
373	erzählt hat, der schon mal eine unangenehme Situation in in den Öffis hatte?
374	T1: Nein, in den Öffis nicht, also nicht in den Öffis, nein.
375	I: Okay. Dann wären wir jetzt mit dem Interview fertig. Hast du noch Fragen oder irgendeinen Gedanken, den du noch loswerden möchtest?
376	T1: Äh, nee, das Einzige, was mir halt einfach nur im Kopf geblieben ist, ist das mit dieser App quasi, dass man da einfach auch bestimmte
377	Warnhinweise rein gibt, in diese Übersicht von den Karten. Ich frage mich halt nur, was man da wirklich reingeben möchte und was halt wirklich Sinn
378	machen würde da reinzugeben, ohne dass man das dann sozusagen wieder eine Überflutung an Informationen hat. Ähm, wo man sie dann auch wieder nicht
379	verorten und verarbeiten könnte. Das ist mir eine Erinnerung geblieben, ja. Und ich frag mich halt, inwiefern-, ich kenne dieses Zeichen, dieses
380	internationale Handzeichen, durch eben diesen Kurs, aber ich bezweifle halt, dass das wirklich die breite Masse kennt. Das geht mir halt noch gerade
381	so durch den Kopf, aber ja.

382 I: Okay. Gut, dann vielen Dank für deine Zeit. Das wars.

I/T2:

1	I: Danke dir, dass du dir die Zeit nimmst. Ich würde gerne zu Beginn noch auf ein paar Notizen im Tagebuch eingehen. Beim dritten Tag hast du von
2	einem Problem mit der S-Bahn in Floridsdorf berichtet. Du hast notiert, dass du in die S-Bahn eingestiegen bist und dann länger in der Station
3	gestanden bist. Kannst du das nochmal näher ausführen, was hier die Problematik war?
4	T2: Ja klar, das Problem war da, also sie zeigen an, das war halt die Richtung Gänserndorf, 2 Minuten vor der Richtung Wolkersdorf los, steige ich ein
5	halt in die Richtung Gänserndorf, setze mich hin und ich habe halt meinem Podcast gehört dabei und irgendwie sehe ich, also es passiert nichts, der
6	Zug sah auch sehr leer aus, später habe ich dann ein zwei andere Menschen drinnen gesehen und sehe halt, dass plötzlich die andere wegfährt und zu dem
7	Zeitpunkt dadurch, dass bei der Strecke Richtung Gänserndorf einiges gebaut wurde, sind da immer wieder Ausfälle gewesen bzw. Züge dann gar nicht
8	gefahren, eine halbe Stunde später erst gefahren und so weiter und es war aber schon halt spät in der Nacht. Ich glaube, es war 22:30 Uhr, 23 Uhr und
9	das war dann halt dort ganz komisch, dann nicht zu wissen, wie es weitergeht, wann die S-Bahn fährt oder nicht, ähm, nichts zu hören und äh das war
10	einfach die Situation, dass das in dem Fall öfter vorgekommen ist, dass eine andere S-Bahn vorher gefahren ist oder dann eben gar nicht gefahren ist,
11	dass die oftmals von und nach Gänzendorf ausgefallen sind.
12	I: Mhm, verstehe. Und hast du das Gefühl gehabt, dass die App dir da akkurate Infos geben konnte über Verspätungen?
13	T2: Nein, gar nicht. Die App gibt trotzdem die Züge an und meistens hört man das erst kurz vorher eigentlich. Also laut der App wäre der Gänserndorfer
14	auch vor der Wolkersdorfer gefahren und deswegen bin ich da auch eingestiegen und dann war aber nicht so, dass die dann plötzlich vorher gefahren ist.
15	Und dann war eben, weil ich wusste, dass das öfter passiert, das Gefühl, okay, jetzt fällt die aus, wie lange muss ich jetzt da warten in Floridsdorf,
16	fährt die überhaupt, wird die eingezogen? Ich habe keine Infos.
17	I: Okay, verstehe. Und an dem Abend, hast du auch noch von einer Person berichtet, die hinter dir war und ein unangenehmes Gefühl erzeugt hat. Hast du
18	dann mit deinem Mann.
19	T2: Genau, ja, da habe ich mit meinem Mann telefoniert. Und das war keine Ahnung wieso, aber vielleicht dann höre ich einfach zu viel True Crime, ich
20	weiß es nicht, war das in dem Moment einfach ein ganz komisches Gefühl vor mir zwei Leute zu haben und hinter mir dann einen Mann, der so, ja, immer
21	näher gekommen ist schneller, aber da habe ich mit meinem Mann telefoniert und dann halt, obwohl er aufgelegt hatte, noch ein bisschen länger
22	telefonieren gespielt. Ja, und es war dann auch nichts, der ist dann einfach vorbeigegangen.
23	I: Weißt du noch, ob das in der Wohngegend deiner Freundin im 19. Bezirk war oder in Floridsdorf?
24	T2: Das war im 19. Bezirk bei der Brücke über den Anfang des Gürtels bei Spittelau. Also das war auch noch an so einer komischen Brücke, wo man jetzt
25	auch nicht irgendwohin hätte entfliehen können.

26	I: Hast du dich da ungefähr ausgekannt oder bist du da eher selten unterwegs?
27	T2: Nein, nein, also das da kenne ich mich dann schon aus.
28	I: Ja, nun möchte ich noch ein paar offene Fragen klären. Du wohnst ja in Neu-Leopoldau, kannst du mir da noch ein bisschen mehr über die Gegend und
29	deine Vertrautheit insbesondere nachts sagen, gibt es da irgendwas, wo du sagst okay, das ist halt wirklich meine meine Community da drüben und da
30	kennt man sich vielleicht auch und also wie ist es da in Neu-Leopoldau?
31	T2: Also, kennen tu ich da jetzt nicht wirklich was, also nur durch den Kindergarten vielleicht ein paar andere Mamas, aber so <u>wirklich</u> gar nicht,
32	weil es einfach ein großer Komplex ist mit vielen großen Gemeindebauten. Wir sind ein bisschen abseits von dem Ganzen, wir sind relativ am Anfang und da also da hat man ja Nachbarn kenne ich schon ein paar, aber so
33	wirklich, dass man mal was unternimmt oder so war jetzt noch nicht der Fall, aber ja, also wohlfühlen tun wir uns uns immer auch gern, wir machen auch
34	was, wenn wir andere Leute sehen oder gerade vom Haus grüßen wir es natürlich schon auch oder interagieren miteinander, aber ja.
35	I: Okay, ich bin davon ausgegangen, weil es gibt ja diese Facebook-Gruppe Nee-Leopoldau und ich wollte eben mal herausfinden, ob es da irgendwie über
36	das, was du jetzt erzählt hast, darüber hinaus noch mehr Interaktion gibt mit den Leuten?
37	T2: Ja. Möglichkeit gibt es, also es gibt immer so ein Kinder- und Jugendtreff, wir sind da ehrlich gesagt nie. Ähm, es ist sich bis jetzt mit den
38	zwei kleinen Kindern äh zeitlich oder auch physisch und psychisch nicht ausgegangen, aber das gibt's schon, das weiß ich und da sind auch immer wieder
39	welche. Ähm, die Kinder sind im Kindergarten alle miteinander vernetzt. Da schon, meine Kinder sind noch relativ klein, dass sie sich jetzt nicht
40	irgendwie so Playdates quasi ausmachen, aber es gibt es schon auch und dass sich Mütter da auch kennen, das weiß ich auch. Also, da gibt es schon eine
41	Vernetzung, eine Community. Wir sind da halt noch nicht drinnen.
42	I: Und jetzt kommen wir noch zu den letzten vier Fragen. In welchen Stadtgebieten bist du sonst noch regelmäßig unterwegs, außer bei dir in
43	Neu-Leopoldau und eben diesen Weg, den du immer hei gehst vom Sportkurs?
44	T2: Äh, diesen Weg gar nicht mehr. Also, das ist jetzt so, da das Training dann leider gar nicht mehr dort stattfindet, weil wir nicht mehr mit der
45	Mannschaft trainieren. Also, das ist jetzt gar nicht mehr eigentlich eher so der Weg. Unterwegs war ich jetzt eigentlich viel in der Stadt, weil ich
46	auf Jobsuche bin bzw. war und da halt viel unterwegs war, aber meistens ist der Weg nach Floridsdorf oder (unv.) zum Donauzentrum nach Kagran, da ist
47	auch eine Sporthalle, wo wir dann trainieren. Also, diese Wege schon, die sind eher so die bekannten oder die zur Kinderärztin mit dem Bus ein paar
48	Stationen fahren. Das sind momentan eigentlich die Wege, die ich immer wieder mache.
49	I: Und dann habe ich noch als nächsten Punkt notiert, dass du ja geschrieben hast, wenn du jetzt allein unterwegs bist, hast du ein Spiel am Handy
50	oder du hörst Musik? Jetzt habe ich auch hin und wieder bei den anderen Teilnehmerinnen gefragt, wie wäre wäre denn für dich, kannst du das irgendwie
51	einschätzen, wie wäre denn die Wegbestreitung für dich, wenn du dein Handy nicht dabei hättest?
52	T2: Na ja, wenn ich den Weg kenne, wäre es egal, also da würde ich halt mich irgendwie anderwertig beschäftigen, sei es mit einer Gratiszeitung oder

53	ja, anschauen, andere Gespräche zuhören oder wie auch immer. Wenn ich den Weg nicht kenne, ist es eher problematischer, weil man sich halt nicht
54	auskennt und man heutzutage doch immer mit dem Ganzen zu tun hat. Ist bis jetzt aber noch nie vorgekommen, muss ich sagen.
55	I: Okay, alles klar. Nun hast du ja für mich diese ganzen Wege notiert und seitdem wir uns getroffen haben, wollte ich noch mal fragen nach dieser
56	ganzen Zeit, ob dir noch etwas eingefallen ist, wie wir Apps verbessern könnten, also welche Aspekte da noch als Lösungen möglich wären, ob dir da
57	noch irgendwas eingefallen ist?
58	T2: Also, was ich manchmal richtig praktisch finde wäre, wenn man eingeben könnte " <u>über</u> ". Also z.B. ich möchte bei uns jetzt zum Zoo fahren <u>über</u>
59	Wien-Mitte z.B. Also, dass man wenn man sagt, man trifft sich dort mit jemanden, dass man einfach immer auch das sagen kann, <u>über</u> die und die Station
60	möchte ich fahren oder weitere Stopps hinzufügen. Das ist halt momentan nicht möglich, dann kann ich immer nur schauen, okay, um die und die Uhrzeit
61	bin ich da und dann halt zu schauen-, (...) oder auch meine Schwester wohnt in Gänserndorf draußen, wenn sie reinfährt und wir fahren, ich steige dazu,
62	dass sie der App <u>über</u> Siemensstraße oder so über halt diese Positionen sagen kann. Das fände ich glaube ich wirklich ein gutes Feature, das
63	hinzufügen.
64	I: Perfekt und dann haben wir eigentlich nur noch die soziodemographischen Daten, die ich ja noch erheben möchte. Und zwar habe ich ich weiß nicht, ob
65	wir darüber gesprochen haben, aber ich würde es trotzdem einfach zu Sicherheit noch mal notieren, wie oft bist du denn in der Woche mit den Öffis
66	nachts unterwegs? Kannst du das einschätzen?
67	T2: Also aktuell ist es so zweimal im Monat.
68	I: Dann bräuchte ich noch dein Alter.
69	T2: 29.
70	I: Und du hast gerade vorhin gesprochen von Jobsuche. Also du bist ja eigentlich Studentin oder?
71	T2: Ja, jetzt habe ich die Bachelorarbeit abgegeben und hoffe, dass ich dann fertig bin. Ich bin Studentin, aber habe nebenbei die ganze Zeit
72	gearbeitet, war aber jetzt in Karenz in Elternzeit. Ähm, also deswegen bin ich beides,
73	I: Dann notiere ich das so. Alles klar, das war's eigentlich schon. Das waren die wichtigsten Punkte, die ich noch brauchte. Ich wollte mich noch mal
74	bedanken, dass du dir die Zeit genommen hast und die ganzen Einblicke gegeben hast.
75	T2: Gerne, viel Erfolg wünsche ich auf jeden Fall.
76	I: Danke, ich wünsche dir ein schönes Wochenende.
77	T2: Danke, ebenso.

I/T3:

1	I: Okay, dann können wir starten. Ich habe gesehen beim zweiten Tag oder zweiten Weg, den du notiert hast, da fehlt das Datum? Weißt du da zufällig
2	noch, wann es war? Der dritte war am 18. November und das erste erste war ja glaube ich noch unserem Interview.
3	T3: Genau, ja.

4	I: Und das zweite war dann auch wieder der Chor.
5	T3: Also ich bild mir ein, es war wenn dann die Woche drauf, weil ich habe gesagt, ich schick demnächst. Ich schaue gerade, ob ich irgendwo anders
6	noch was aufgeschrieben habe. Welcher Tag war denn das? Der dritte?
7	I: Ja der dritte Weg.
8	T3: Ah, ich schau mal kurz. Okay, weil da steht bei mir das letzte Mal habe ich das bearbeitet am 28. Oktober 2024. Das müsste das Datum sein.
9	I: Okay perfekt danke. Dann hätte ich noch ein paar Fragen zu deiner Mobilität. Kannst du einschätzen, in welchen Stadtgebieten bist du denn so
10	regelmäßig unterwegs und in welchen nicht?
11	T3: Also regelmäßig bin ich im 21. unterwegs, im Zweiten, im Dritten. Und im 20. aber halt eher Millennium City Gegend. Also, wenn dann bin ich dort
12	unterwegs und im 7.
13	I: Alles klar. Nach diesen drei Wegen, die du mir da notiert hast nach der ganzen Zeit, die da vergangen ist, wollte ich nochmal fragen bei dem
14	Telefonat jetzt, ob dir in der Zwischenzeit noch irgendwas eingefallen ist, das man nochmal erwähnen könnte, inwiefern man die Apps verbessern könnte,
15	also seitdem dir irgendwas bei einem Weg oder einem Abend eingefallen ist.
16	T3: Nein, weil eigentlich habe ich es eh reingeschrieben, was mich gestört hat, was ich wenn ich mich richtig erinnern kann. Und ich denke, manche
17	sind halt einfach-, also wenn jetzt ein Zug ausfällt, das kann man nicht immer gleich wissen, also dass das jetzt in den Apps nicht unbedingt perfekt
18	ist, es ist eh klar. Ja. Aber eigentlich nur das, was ich reingeschrieben habe, sonst wäre mir jetzt nichts aufgefallen noch zusätzlich.
19	I: Zum Aspekt Wegbestreitung für Mütter hast du eh schon etwas bei unserem Spaziergang erzählt, welche Vorschläge hättest du hier, um abends die
20	Wegbestreitung zu verbessern?
21	T3: Das einzige was mir einfallen würde, was ich vielleicht cool finde ist so, dass man gemeinsam als Mamas irgendwo nach Hause fahren kann, dass man
22	so ein bisschen Wegbegleitung hat, falls sich eine Mama unsicher fühlt. Fänd ich eigentlich ganz cool. Das man sagt: "Okay, ja, ich fahre mit dir fünf
23	Stationen mit", weil das habe ich auch schon manchmal so das Gefühl gehabt, dass sich manche einfach wohlfühlen, wenn ich irgendwo dann daneben stehe
24	und sage "ja, okay, ich fahre da jetzt eh mit". Besonders weil ich mal mit einer Mutter umgestiegen bin, weil da immer eine S-Bahn ausgefallen ist. Und
25	die war dann froh, dass die jemanden gehabt hat, der sich ausgekannt hat. Einfach ein Teil des Weges, ja.
26	I: Und hast du hast du Idee, wie man das umsetzen könnte, also wäre das in Form von einer Community, also On-line-Community, dass man sich da irgendwie
27	austauscht, oder?
28	T3: Ich könnte mir vorstellen, dass das alles unter anderem auch spontan funktionieren kann, weil wenn ich meine Standort z.B. angebe und ich kann
29	schauen, wie bei Lime z.B., dass ich sehe, wer braucht meine Hilfe in der Gegend. Also irgendwer sagen kann, okay, die kann ich anpinnen, sagen, okay,
30	das sind natürlich dann Leute, die freiwillig mitmachen auch, die wissen das dann auch. Und das ist ein kleiner "Okay, dann treffen wir uns da bei der
31	bei dem Aufzug, weil meistens haben Mams auch auch Kinderwegen mit oder weiß ich nicht was, und dann fährt man gemeinsam weiter z.B. und man kann

32	natürlich auch eine extra Community haben, aber es wäre so das Zusatzfeature wahrscheinlich eher.
33	I: Okay, auch in Form einer externen App oder oder wie würdest du dir das vorstellen?
34	T3: Ich stell es mal vor, wie (...), also, dass man es aktivieren kann in der App, so zu sagen, wie Standard einfach Lokalisierung. Und dass man
35	Benachrichtigungen bekommen kann und sowas, also in der App. Es kann ja vielleicht sein, dass man das trotzdem auf Google Maps oder irgendwo anzeigen
36	lassen muss, dass man sozusagen irgendwo extern verlinkt wird, aber ich glaube, es sollte in der App funktionieren können.
37	I: Alles klar. Jetzt habe ich noch zwei letzte Fragen und zwar zu den soziodemografischen Daten.. Brauche ich noch dein Alter?
38	T3: Ja, ich bin 35.
39	I: Okay. Und äh du bist berufstätig, oder?
40	T3: Genau, ja. Ich bin freie Dienstnehmerin.
41	I: Wie oft bist du in der Woche nachts unterwegs?
42	T3: So zweimal die Woche.
43	I: Alles klar. Passt. Ja, das waren die offenen Punkte, die ihr mir noch gefehlt haben. Und ja, ich wollte nochmal einfach bedanken für deine ganze
44	Zeit, die du da investiert hast und für deine ganzen Inputs. Ich finde das wahnsinnig spannend. Vor allem bist du eine von den Mamas, die mir da auch
45	so ein bisschen einen Blick gegeben können, deswegen vielen vielen Dank.
46	T3: Ja, gerne. Viel Erfolg auch.
47	I: Danke. Schönen Sonntag noch.

I/T4:

1	I: Okay, dann würde ich sagen, starten wir einfach mal. Und zwar vielen Dank für das Tagebuch, ich habe es mir schon durchgelesen und mir schon einige
2	Notizen gemacht. Jetzt wollte ich nochmal nachfragen, bist du für Studieren hergekommen oder bist du geboren in Wien?
3	T4: Ich bin geboren in Wien.
4	I: Ah, alles klar. Okay, perfekt. (...) Und dann habe ich mir noch notiert, wir haben ja ein bisschen geredet über Uber und dass du Uber in manchen
5	Situationen verwendest. Wie schaut es bei dir mit Taxis aus?
6	T4: Äh, ich verwende eigentlich meistens Uber, weil man den Preis vorher weiß. Und das ist irgendwie finde ich einfacher, wenn man halt gleich weiß,
7	was man zahlen muss und nicht das dann irgendwie danach das rausfindet.
8	I: Okay. Gibt's irgendwelche anderen Gründe noch dafür oder oder war es das eigentlich, dass man da eben in der App gut den Preis vorher fix sieht?
9	T4: Ja, dass man halt es in der App bestellen kann und nicht irgendwie anrufen muss oder irgendwo hingehen, wo es halt Taxis gibt. Also ist generell
10	einfacher zu organisieren. Ja.
11	I: Okay, verstehe. Dann haben wir eh schon meine letzten paar Fragen. Wie oft bist du in der Woche mit den Öffis in der Nacht unterwegs? So
12	wöchentlich?
13	T4: Ich glaube eigentlich fast jeden Tag.

14	I: Okay. Und genau, jetzt hast du eben diese Tage notiert und wir hatten diesen Mobility Walk und nun wollte ich einfach nochmal fragen, ob du,
15	seitdem wir den Walk hatten, ob dir da noch irgendwas eingefallen ist. Du hast ja erwähnt, dass man eben in den Apps mehr Informationen einbauen
16	könnte z.B. über die Auslastung, ob da viele Leute gerade drinnen sind oder nicht und wollte einfach noch mal fragen, ob dir in der Zwischenzeit noch
17	irgendwas eingefallen ist, irgendwelche Lösungsvorschläge, wie man die Apps verbessern könnte.
18	T4: Also konkret nicht, wirklich. (überlegt) Äh, bei der, also, es ist ja seitdem die die neue U2 gekommen und da gibt es am Bahnsteig ja diese
19	Anzeigen, ich war jetzt gerade länger nicht mehr mit der U2 unterwegs, deswegen kann ich mich nicht genau erinnern. Ich glaube, die zeigen nur an, wo
20	die Türen sind, also quasi wie die Bahn einfährt, aber ich weiß z.B. in London gibt es, auch bei der neuen Linie so an, also auch solche Bildschirme
21	am Bahnsteig, wo dann halt auch quasi angezeigt wird, wie viel gerade los ist, so ca. halt mit einem Piktogramm jetzt natürlich nicht hundertprozentig
22	genau. Ähm, das ist vielleicht noch eine Idee, dass da quasi auch auf diesem Bildschirm miteinzufügen, wenn sie jetzt eh schon da sind. Aber das geht
23	halt wahrscheinlich, also es wird sich halt für die U2 anbieten, weil die jetzt gerade das alles neu dazu bekommen hat, bei den anderen Linien wäre
24	das wahrscheinlich bisschen zu viel Arbeit, das extra noch einzufragen.
25	I: Ich meine, jetzt abgesehen vom technischen Aspekt, und der Frage, wie das umsetzbar ist, könnte man diese Auslastungsinformationen auch in die App
26	einbauen theoretisch, oder? Darüber hatten wir auch beim Walk gesprochen.
27	T4: Ja, voll. Ja, also ich meine, für mich persönlich ist es jetzt nicht so dramatisch, aber ich glaube, es gibt sicher viele Leute, denen das helfen
28	würde, wenn man irgendwie keine Ahnung Angst vor großen Menschenmengen hat oder so oder gerade ein großes Sofa transportieren muss und Platz braucht
29	oder. (lacht)
30	I: Okay, und dann ist einfach nur noch die letzte Frage ein soziodemographische Informationen, die noch gefehlt hat und zwar dein Alter.
31	T4: 25.
32	I: Alles klar. Das war es eigentlich schon. Wie gesagt, vielen, vielen Dank für deine Zeit und deinen Input, da ist echt wahnsinnig viel wertvolles
33	reingekommen.
34	T4: Gerne.
35	I: Schon mal jetzt ein schönes Wochenende für dich.
36	T4: Danke dir auch und viel Erfolg noch bei der Arbeit.

I/T5:

1	I: Okay, vorerst wollte ich mich nochmal bedanken für deine ganze Zeit und den Input, den du mir gegeben hast für meine Studie. Ich habe mir deine
2	Tagebücher durchgelesen und auch beim Spazieren, den wir gemeinsam hatten, hast du so viele spannende Sachen gesagt. Nun wollte ich bei ein paar
3	Sachen nochmal was nachfragen und dann sind auch noch ein paar soziodemographische Infos offen und dann wäre das eigentlich schon.

4	T5: Okay, passt.
5	I: Genau, also beim ersten Eintrag im Tagebuch würde ich dir jetzt einfach das vorlesen, was du da geschrieben hast und dann hätte ich noch eine Frage
6	und zwar hast du geschrieben "bei der Hinfahrt wurde", also das war beim ersten Weg, den du notiert hast, hast du geschrieben "bei der Hinfahrt wurde
7	hingegen eine Störung nicht angezeigt. Wir waren schon bei der S-Bahn Haltestelle, als wir bemerkt haben, dass diese wegen eines Rettungseinsatzes
8	nicht fährt. Daher mussten wir komplett anders fahren. Da Google Maps sich nur auf den kürzesten Weg fokussiert, wurde uns die alternative Route, die
9	wir genommen haben, gar nicht angezeigt."
10	T5: Ja.
11	I: Jetzt wollte ich da fragen, dadurch dass Google Maps euch dann die alternative Route nicht angezeigt hat, hast du das dann einfach ähm, aus deinem
12	Gedächtnis, die Route dann-
13	T5: Genau. einfach geplant selber gesucht, genau. Wir sind dann, ich glaube, da zu der Zeit, wenn ich mich nicht irre, ist die 18 am Matzleinsdorfer
14	Platz nicht stehen geblieben oder so. Oder irgendwie, ich weiß gar nicht, was das war, aber wir sind auf jeden Fall zum Hauptbahnhof gefahren und dann
15	sind wir mit der 18 zu-, oder mit der 18? Mit der O. Wir sind einmal also irgendwo hingefahren, sind wir umgestiegen und dann sind wir zum Weg
16	gefahren. Ich weiß nicht mehr, ob das die 18 war oder das O. Ob wir von der Quellenstraße, also halt vom Quellen- äh von der Hauptbahnhof. Vom
17	Hauptbahnhof zu mit der O gefahren sind oder mit der 18, da bin ich mir nicht mehr sicher. Aber irgendwie so.
18	I: Okay, das heißt, du hast es dann einfach auf eigene Faust überlegt und die Route geplant.
19	T5: Genau. dann einfach raus äh so überlegt und die Route gemacht. Okay, okay, verstehe.
20	I: Okay, okay. Verstehe.
21	T5: Wir sind zusammen unterwegs gewesen und haben das halt uns überlegt.
22	I: Okay. Ähm, dann habe ich noch eine Frage. Und zwar kannst du einschätzen, wie oft du in der Woche mit den Öffis nachts unterwegs bist pro Woche?
23	T5: Einmal, also ich habe öfters abends was vor, es ist es ist unterschiedlich, es gibt keinen Durchschnitt, manchmal habe ich zwei, dreimal am Abend
24	was vor nach der Arbeit, manchmal einmal oder gar nicht. Also, ich würde sagen, vielleicht einmal die Woche. Im Durchschnitt, würde ich sagen.
25	I: Okay, passt. Perfekt, dann notiere ich mir das. Und einen Punkt, den ich in den Notizen gefunden habe, über das wir jetzt nicht so viel gesprochen
26	haben beim Spaziergang. Ich wollte fragen, wie sieht es bei dir mit Taxidienste aus unter anderem auch Uber, also nutzt du das auch?
27	T5: Eigentlich nicht. Äh, wenn ich kann, dann fahre ich immer mit den Öffis auch, wenn ich ähm also Uber benutze ich fast ausschließlich nur beim,
28	vom Fortgehen heimzukommen irgendwie und auch nie alleine. Also das machen wir, also das vielleicht, im letzten Jahr bin ich vielleicht dreimal mit
29	dem Uber gefahren. Viermal höchstens und das war immer wie wir als Gruppe vom Fortgehen zu mir oder zu irgendjemanden gefahren sind.
30	I: Okay, gibt es Gründe, warum du das nicht alleine machen würdest?
31	T5: Ich würde nie auf die Idee kommen ein Uber holen, weil wenn möglich, fahre ich mit den Öffis heim und wenn ich, wenn meine Unterkunft schlechter

32	angeboten sein würde, dann würde ich sagen, okay, aber das ist halt nicht der Fall (...) und, also ich habe eine Night Line, die eben direkt eben da
33	stehen bleibt und U1 und S-Bahn fahren ja normalerweise auch die ganze Nacht durch, also.
34	I: Also, das ist nur, wenn es wirklich eine Situation gibt, dass jemand jetzt ein Uber bucht und du dann Teil davon sein könntest, aber nicht weil du
35	hast eigentlich die Möglichkeiten vor Ort und brauchst das jetzt eigentlich gar nicht.
36	T5: Ja, wenn ich allein bin, dann quäle ich mich lieber durch. Ich finde auch, dass es da teuer ist dafür.
37	I: Okay, und dann habe ich noch eine letzte Frage und dann noch was zu den soziodemographischen Daten. Und zwar wollte ich fragen, du hast mir jetzt
38	diese ganzen Tagebücher ausgefüllt und dann hatten wir auf diesen gemeinsamen Spaziergang. Nun wollte ich einfach fragen nach dieser ganzen Zeit, ob
39	du noch auf irgendwas gekommen bist in der Zwischenzeit, irgendwas, was dir noch eingefallen ist, inwiefern man die Apps noch verbessern könnte?
40	T5: Ja, irgendwie also ich weiß gar nicht, ob es da Notifications gibt oder so. Also ob das überhaupt möglich ist, aber ich glaube, es wäre praktisch,
41	wenn man so eine Notification für bestimmte Öffi-Linie einstellen könnte, und wenn es da Verspätungen oder Ausfälle gibt, dass man da
42	Benachrichtigungen kriegt. Ähm, aber sonst, weil das ist eben ein paar Mal vorgekommen als Problem, aber sonst (...)
43	I: Du meinst, also so wie in der Push-Benachrichtigung?
44	T5: Ja, sowas, genau.
45	I: Alles klar, verstehe. Genau und dann habe ich eigentlich nur noch den letzten Punkt und zwar brauche ich noch dein Alter.
46	T5: 27. Alles klar.
47	I: Danke dir.

I/T6:

1	I: Okay, dann uns gleich starten. Wir haben beim gemeinsamen Spaziergang eh schon sehr viel besprochen, ich bin dann noch auf zwei, drei Punkte
2	gestoßen, die noch offen sind. Und jetzt wollte ich das einfach nur noch kurz mit dir klären.
3	T6: Okay, ja, du kannst mich gerne fragen.
4	I: Danke auch für das Tagebuch. Ich bin eben das Material durchgegangen, und auch das, was wir beim bei den Spaziergang da besprochen haben, da beim
5	Schwedenplatz war das, glaube ich.
6	T6: Genau.
7	I: Genau und ja, ich habe mir da einfach paar Sachen notiert und ich würde einfach die paar Fragen kurz durchgehen.
8	T6: Okay.
9	I: Du hast ja erwähnt, du fährst nachts ja lieber mit der U-Bahn als mit der Straßenbahn, weil die U-Bahn ist im Untergrund und da sind ja auch mehr
10	mehr Kameras dort. Ist das für dich tagsüber anders? Also fährst du dann tagsüber mit anderen Verkehrsmitteln und mit welchem fährst du lieber nachts?
11	T6: Also tagsüber ist eigentlich egal. Ich fahre eigentlich mit alles, ja. Und nachts nach wie vor lieber die U-Bahn.
12	I: Wie oft bist du so mit diesen mit der U-Bahn nachts unterwegs in der Woche? Kannst du das ungefähr abschätzen?

13	T6: Nachts meinst du, okay, gut nachts. Na ja, sagen wir drei bis vier Mal, manchmal ein, zweimal in der Woche.
14	I: Und welche Verkehrsmittel hast du eigentlich bei dir in der Nähe? Du hast die U-Bahn, die Straßenbahn wahrscheinlich auch bei dir?
15	T6: Ja, habe ich ja noch Bus. Ja, und S-Bahn habe ich auch, weil ich die in der Nähe vom Hauptbahnhof hab. (...) Ja, also S-Bahn, Straßenbahn, Bus und
16	U-Bahn, ja.
17	I: Okay, und wenn du jetzt zu überlegst in Wien, in welchen Gebieten bist du so nachts unterwegs?
18	T6: Ja, also erste und zehnte Bezirk am meisten.
19	I: Okay, und wenn du nachts unterwegs bist, bist du da vorwiegend für die Arbeit unterwegs oder bist du auch privat, wenn du dich mit jemanden triffst
20	öfters mal nachts unterwegs?
21	T6: Immer also wenn ich auf der Arbeit bin, also eigentlich, wenn ich mit jemandem bin, dann bin ich ja nicht alleine. Also wenn wir feiern waren oder
22	sowas, dann fahre ich meistens Taxi. Ja, also manchmal mit der U-Bahn, aber na ja, also ich bin auch nicht so Partymensch.
23	I: Ja, aber generell bist du nachts auch mal unterwegs, weil du dich mit jemanden triffst oder-
24	T6: Ja, ja, ja, aber ich versuche so bis um 22 Uhr oder 23 Uhr zu Hause zu sein, weil ich habe jetzt noch mehr Angst gekriegt, da hast du gehört, was
25	ist passiert in Amerika mit dieser ukrainische Frau?
26	I: Nein, erkläre es mir gerne.
27	T6: Äh, ich glaube, das war in U-Bahn war oder in der Straßenbahn, weiß ich nicht, aber ich kann dir das Video schicken.
28	I: Ja, gerne.
29	T6: Ja, hast du TikTok? Ich glaube, im TikTok kannst du das besser sehen.
30	I: Ah, okay, ja, gerne.
31	T6: Ich schicke dir gerne den Link dann einfach über Facebook, wenn du möchtest.
32	I: Gerne, danke dir. Und um was geht es da?
33	T6: Ich habe es gesehen und da habe ich mich sofort an dich und deine Studie erinnert.
34	I: Okay, um was ging es da, kannst du es kurz erklären?
35	T6: Also, ein Mädchen, ich glaube sie war 23 oder 22, sie hat Feierabend gemacht, dann ist sie in U-Bahn oder Straßenbahn eingestiegen und dann sie
36	hat einfach gesessen, ne? Hat mit Handy gespielt oder was weiß ich und auf einmal, also hinter ihr war ein Mann, glaube, keine Ahnung, so der war so
37	von keine Ahnung, welche Land der war, und glaube er hat psychische Probleme, weiß ich nicht. Und auch einmal er hat sie auf einfach dreimal gestochen
38	auf Hals. Und weißt du, was was schrecklich war? Aber die Menschen haben überhaupt nicht reagiert. Der ist 2-3 Minuten, der auf, also bei die Tür da
39	geblieben, er hat auf die Station gewartet und die Menschen überhaupt haben überhaupt nicht reagiert. Also, die haben keinen Krankenwagen, gar nichts
40	angerufen. Die hatten das einfach ignoriert für die war einfach ganz normal. Ist einfach gestorben. Also, wirklich keiner hat reagiert, jeder hat es
41	gesehen und boah, das ist wirklich krank.
42	I: Nein, das habe ich nicht mitbekommen. Ähm, aber gut. Da passt meine nächste Frage eigentlich ganz gut dazu. Gibt es Gegenden oder Gebiete in Wien,

43	in denen du nachts nicht gerne unterwegs bist?
44	T6: Äh, ja, Reumannplatz.
45	I: Okay, warum?
46	T6: Weil es gibt viele Drogensüchtige, es gibt verschiedene Leute da. Vor allem auch in der Nähe vom Keplerplatz, aber ich laufe immer lieber durch-,
47	also da-, der Hauptstraße, also da hinten.
48	I: Okay, also wegen wegen den Leuten, die dort vor Ort sind?
49	T6: Ja, also Reumannplatz, Keplerplatz, Hauptbahnhof ist (unv.) auch nicht so in Ordnung, aber dann na ja, da gibt es auch viel Security. Ja, also
50	kleine Straßen auch mag ich nicht, so enge Straßen, wo auch dunkel ist. Also ich laufe lieber so in der Hauptstraße, wo dann viele Autos ist, ja, und
51	Polizei und ja, (...) Autos auch.
52	I: Ja, wo einfach mehr los ist auch, wo mehr Leute sind?
53	T6: Ja, genau.
54	I: Was wir gar nicht besprochen haben, welche Rolle spielt denn dein Smartphone, wenn du in der Stadt unterwegs bist?
55	T6: Also es ist immer in meiner Hand, weil ich kann dann dreimal, glaube dreimal, also na, wenn man mit iPhone ist, dreimal kann man drücken, also da
56	der Knopf für also quasi, also Handy zu sperren, da ich glaube für leiser oder lauter, dann drückt man das zusammen dreimal und dann kommt das SOS,
57	ne? Und dann schicke ich Standort und dann kommt ja die Polizei, meine Mama wird dann benachrichtigt und na ja. (...) Ja, dann kann man schneller
58	reagieren quasi.
59	I: Und wie würdest du dich fühlen, wenn du jetzt einmal das Smartphone z.B. zu Hause vergisst und du bist dann ohne Smartphone in der Stadt unterwegs?
60	T6: Oh, äh puh. Wie würde ich reagieren? Äh, na ja, werde ich ein bisschen na ja, panisch nicht, aber schon ein bisschen besorgnisvoll. Weil es kann
61	ja immer etwas passieren, ja? (...) Also bisschen besorgt werde ich schon, ne? Aber dann werde ich ja denken, ich werde also überleben. (lacht) Wird
62	nichts passieren, also ich bin auch nicht handysüchtig. Ich meine nur, na ja, also Handy ist immer gut zu haben, weil dann kann man mit jemanden
63	telefonieren, bis man nach bis man zu Hause ist, oder naja, wie ich dir gesagt habe, diese SMS Knopf zu drucken.
64	I: Was du auch erwähnt hast, ist, dass du Kopfhörer drinnen hast. Hast du dann Musik auch drinnen oder hörst du nichts? Aber hast du Kopfhörer quasi
65	drinnen?
66	T6: Äh, in der U-Bahn habe ich die schon an, aber wenn ich dann von der U-Bahn aussteige, dann mache ich die weg, weil ich muss immer hören, was alles
67	passiert, ob jemand hinter mir ist oder ob jemand sich streitet oder na ja, weil du kennst das schon bestimmt, also z.B. eine Frau oder keine Ahnung
68	ist vor dir ist ganz normal und dann auf einmal fängt an zu schreien oder was weiß ich. Hat seine zwei drei oder fünf Minuten.
69	I: Hast du hast du noch irgendwelche anderen Gewohnheiten, die du machst außer die Kopfhörer?
70	T6: Wenn ich raus mit meinem Hund bin (...) der bellt die ganze Zeit am Abend. Dann fühle ich mich auch irgendwie sicherer. Ähm, sonst naja, nachts,
71	wenn ich einfach so ganz normal laufe und dann, wenn ich sehe, okay, da ist eine Typ und der ist bisschen komisch oder sind ein paar Jungs, ne, oder

72	Männer, dann gehe ich auf die andere Seite. Ähm, sonst oder wenn Mädels da sind oder Frauen halt, laufe ich mit die zusammen oder wenn eine Gruppe ist,
73	dann auch. Oder z.B. wenn auf die Seite gar nichts ist und auf die andere Seite Hotels sind oder Restaurants oder so, da gehe ich wieder auf die
74	andere Seite, also halt wo viel mehr los ist und wo die Kamera sind und ja.
75	I: Du hast ja gesagt, du verwendest die Karten-App. Kannst du erklären, warum du die besser findest als Google Maps oder andere Apps?
76	T6: Weil eigentlich noch, weil (...) na ja, weil ich mit iPhone bin und das passt eigentlich. Ja, und die Google Maps glaube ich, das muss ich
77	herunterladen, ich glaube das ist viel langsamer.
78	I: Mhm, also dass die Infos nicht ganz aktuell sind?
79	T6: Na ja, aktuell weiß ich nicht. ne, ob die wirklich sind, weil aber ich benutze die nicht.
80	I: Okay, verstehe.
81	T6: Ja, ich benutze die Karten immer, weil das einfach auf mein Handy ist und bin halt dran gewöhnt.
82	I: Ähm, kannst du vielleicht kurz erklären, was du an der Karten-App magst oder was nutzt du daran gerne?
83	T6: Äh, ja, ich schaue mal den Weg. Also, wie kann ich nach Hause fahren? Mit der Bus, Zug oder wie und wie ist am einfachsten und wie ist das
84	schnellste. Ich gebe einfach da die Straße, weil ich hin möchte und dann schaue ich einfach.
85	I: Okay, ich möchte auch herausfinden, wie man solche Apps eben verbessern könnte und du hast damals gesagt, du findest es sehr hilfreich, wenn man
86	in der App dann den Standort teilen könnte mit Freunden z.B. oder eben mit anderen Leuten in gewissen Situationen. Hast du dann noch weitere Ideen,
87	wie man die App vielleicht verbessern könnte, wenn du jetzt nachts als Frau unterwegs bist?
88	T6: Äh, ja, so eine App natürlich wäre gut. (...) Äh, puhh. (...) Äh, gut, das weiß ich nicht. Also momentan weiß ich wirklich nicht.
89	I: Okay, kein Problem. Das war es dann eigentlich schon, dann brauche ich dich eigentlich nur noch auf dein Alter.
90	T6: Äh, 26.
91	I: Okay. Perfekt. Ja, dann vielen lieben Dank für deine Zeit.

I/T7:

1	I: Hi. Vielen Dank, dass du dir die Zeit nimmst für das Telefonat. Es geht noch um ein paar offene Punkte, die mir eben aufgefallen sind, nachdem ich
2	die Tagebücher durchgeschaut habe und ein paar soziodemografische Daten, die noch fehlen.
3	T7: Mhm, okay.
4	I: Ja, erstens Mal vielen lieben Dank dafür, dass du die Tagebücher so toll ausgefüllt hast. Ich habe mir ein zwei Anmerkungen gemacht zu deinen
5	Notizen, ich wollte es einfach jetzt kurz durchgehen.
6	T7: Alles klar.
7	I: Bei deinen aufgezeichneten Wegen hast du Ausfälle und Störungen notiert, weshalb du dich dann auf Wien Mobil über die aktuellen Störungen
8	informiert hast. Wenn es um das Routenplanen dann ging, hast du schlussendlich auf Google Maps gewechselt. Ich kann mich erinnern, du hast beim
9	Spaziergang schon mal erzählt, dass Google Maps einfach für dich zur Gewohnheit wurde, aber was waren bei dir die Beweggründe jetzt konkret bei den

10	Tagebüchern, die du geführt hast, dass du dann eben gewechselt hast.
11	T7: Ähm, weil also ich, wie gesagt, die Routenführung irgendwie bei Wien Mobil nicht so gerne mag, ich nicht so überschaulich finde und ich Google
12	Maps sehr gewöhnt bin und auch so die Ansicht und das da ja dann dann auswählen kann, welche Alternativen ich irgendwie hab, weil also, wie gesagt,
13	die Störung wird ja nur dann auf Wien Mobil angezeigt, dann weiß ich, okay, beispielsweise die U1 kann ich nicht nehmen, habe aber direkt bei Google
14	Maps, zwei, drei andere Alternativrouten, wo ich dann weiß, okay, die kann ich nehmen, weil ich weiß über die andere App, dass die U-Bahn nicht fährt,
15	aber die anderen fahren. Und das ist einfach Gewohnheit und ich mag die Ansicht lieber und deswegen habe ich da gewechselt.
16	I: Okay, das heißt, eigentlich könnte sich Wien Mobil ein bisschen was von Google Maps abschauen, was es die Gestaltung anbelangt?
17	T7: Ja, bzw. ähm Ich glaube, das ist wahrscheinlich einfach sehr subjektiv. Ich weiß nicht, vielleicht finden andere Wien Mobil besser bei der
18	Routenplanung, aber ich finde Google Maps einfach leichter und kenne halt, wie gesagt, die Ansicht und muss dann nicht irgendwie überlegen. Ich weiß
19	nämlich tatsächlich gar nicht mehr, wie die Ansicht aussieht genau bei Wien Mobil, weil ich die jetzt, wie gesagt, kaum nutze oder nie. Ja, ich nutze
20	Wien Mobil nur irgendwie um zu schauen, wann aktuell eben irgendwie U-Bahn oder Bus kommt, weil das da auch steht, und ob es halt Störungen gibt, weil das
21	immer super aktuell ist.
22	I: Du hast mir erzählt, dass du deinen Standort mit anderen teilst und hin und wieder telefonierst, als Angewohnheit. Wie würdest du einschätzen, wie
23	wäre denn die Wegbestreitung für dich, wenn du kein Handy dabei hättest? Also, welche Rolle spielt dann Smartphone für dich?
24	T7: Ja, schon eine große Rolle, weil wie gesagt, ich meistens die Wege nachschaue, außer die Wege, die ich häufig fahre und kenne. Ähm, und ja, also
25	nachts wäre es vor allem irgendwie einschränkend, weil ich da eigentlich schon sehr gerne dann telefoniere oder dann zumindest weiß, okay, ich habe
26	mein Handy bei mir und fühle mich dadurch dann sicherer, also ein Sicherheitsgefühl würde da schon verloren gehen. Auch so falls ich dann irgendwie
27	den falschen Weg nehmen würde und nicht genau wüsste, wie ich zurückkomme, vor allem, wenn man jetzt zu Fuß läuft, da schaue ich schon eigentlich fast
28	immer nochmal zur Sicherheit drauf. Also ich kenne mich schon gut aus in Wien, aber ja, manchmal kennt man dann noch nicht jede Straße. Also ich
29	glaube vor allem ein Sicherheitsgefühl würde da stark verloren gehen.
30	I: Okay. Jetzt hast du ja diese Tagebücher für mich ausgefüllt und es ist wieder einige Zeit vergangen seitdem wir gemeinsam unterwegs waren und jetzt
31	wollte ich einfach nochmal nachfragen, ob in der Zwischenzeit dir noch irgendwas eingefallen ist, dass wir eben nicht mehr besprechen konnten, zum
32	Beispiel inwiefern die Apps verbessert werden könnten?
33	T7: Eigentlich nicht. Also natürlich für mich von Vorteil wäre, wenn Google Maps auch so aktuell sein könnte wie Wien Mobil, aber ich glaube nicht,
34	dass das möglich ist, weil dann müsste ich keine Apps wechseln. Aber sonst, oder das halt die Routenplanung bei Wienmobil besser wäre, wobei aber
35	einfach Google Maps dadurch, dass ich das ja auch in jeder Stadt verwenden kann. ähm, halt einfach so eine Gewohnheit ist, dass ich daran gewöhnt bin.

36	Ähm, und Wien Mobil sich einfach auf Wien beschränkt, was ja total fein ist und auch Sinn und Zweck der App. Deswegen jetzt nichts Konkretes
37	eigentlich.
38	I: Es gibt ja oft auch andere Angewohnheiten oder Habits, die man einfach entwickelt, wenn man abends unterwegs ist. Gibt es bei dir noch etwas
39	anderes, was du nachts machst, wenn du unterwegs bist?
40	T7: Also vor allem entweder telefonieren oder zumindest Bescheid sagen, wo ich gerade bin, irgendwie schreiben kurz, weil sonst höre ich auch häufig
41	Musik.
42	I: Okay.
43	T7: Ähm, ja, genau und habe halt meistens irgendwie Google Maps mitlaufen, wenn ich halt die Route fahre oder laufe. Ähm, ja, sonst fällt mir da jetzt
44	nichts weiteres ein.
45	I: Okay, also ist es dir lieber, wenn du jetzt z.B. irgendwie einen Weg bestreiten musst abends oder nachts, dass du dir einfach Musik reingibst und
46	währenddessen dich quasi bisschen beschallen lässt von der Musik und so unterwegs bist?
47	T7: Ja, also mal so, mal so, ehrlich gesagt, das kommt einfach so ein bisschen auf die Situation drauf an, aber ich höre schon sehr häufig irgendwie
48	Musik, wenn ich irgendwo hin muss, also auf also am Weg einfach bin. Also bei mir ist das eher Stimmungslage abhängig und ob ich meine Kopfhörer dabei
49	habe oder nicht, weil ich die auch häufiger vergesse. Ja. Also manchmal höre ich Musik, manchmal nicht. Manchmal kommt es-, also, aber das ist in
50	seltenen Fällen, kommt es schon vor, dass ich auch einfach nur Kopfhörer drinne habe und die Musik nicht an oder nur sehr leise. Je nachdem was eben
51	für eine Situation um mich gerade ist, also herum passiert, wenn ich irgendwie gerade das Gefühl habe in der U-Bahn oder am Weg, dass irgendwas um
52	mich rum passiert, was ich gerne mitbekommen würde oder was ich irgendwie als Risiko einschätze, dann mache ich die Musik auch leise oder aus und habe
53	aber die Kopfhörer trotzdem weiter drin.
54	I: Ja, dann sind wir eigentlich jetzt schon bei den soziodemografischen Daten- Da habe ich eigentlich nur noch so zwei, drei Fragen. Kannst du
55	ungefähr einschätzen, wie oft du in der Woche nachts mit den Öffis unterwegs bist?
56	T7: Ich würde sagen so viermal, weil ich häufig zweimal am Abend irgendwie spät Sport hab. Und dann meistens bin ich schon zweimal irgendwie am
57	Wochenende unterwegs, jetzt nicht, also so drei bis vier mal würde ich sagen.
58	I: Okay. Und welche öffentlichen Verkehrsmittel gibt's bei dir in der Nähe?
59	T7: Die U1, also soll ich U-Bahn sagen oder?
60	I: Du kannst gern U-Bahn, Bus, Bim, alles, was du in Wien von den öffentlichen Verkehrsmittel nutzt, nennen,
61	T7: Also ja, eigentlich alles also U-Bahn, Bus und Straßenbahn.
62	I: Und von den Linien her?
63	T7: U1, 13A und Straßenbahn die 18, also das sind die, die ich vor allem nutze und ist eigentlich, auch S-Bahn ist bei mir, also ich wohne in der Nähe
64	vom Hauptbahnhof.
65	I: Ja, und dann bräuchte ich noch dein Alter.

66	T7: 26.
67	I: Okay. Ja, das war es jetzt eigentlich schon. Mehr brauche ich gar nicht mehr. Vielen lieben Dank nochmal, dass du dir überhaupt generell die Zeit
68	genommen hast für die Studie. Und ja, das war es. Ich wünsche dir ein richtig schönes Wochenende.
69	T7: Ja, danke, dir auch und viel Erfolg.

Kategoriensystem

Code	Codierte Segmente
Mobilitätsbiographie > Häufigkeit & Gründe der nächtlichen Mobilität	T1: Also definitiv einmal in der Woche 20 Uhr aufgrund der Arbeit und dann am Wochenende je nachdem, was ich gerade mache, also ein bis zweimal in der Woche. I_T1.pdf: 154 - 155 (0)
	T1: Wenn ich nachts unterwegs bin. Meistens, wenn ich mich mit Freunden treffe oder auf irgendeinem Event bin, wie Kino, Theater oder wenn es eine Feier ist, dann bin ich nachts unterwegs. I_T1.pdf: 209 - 210 (0)
	T2: Uni und Sport. Das mit Fortgehen, also das ist ab und zu mal, aber dann war es meistens irgendwas, wo ich mit meinem Mann unterwegs war. MW_T2.pdf: 111 - 111 (0)
	T2: Also aktuell ist es so zweimal im Monat. I_T2.pdf: 67 - 67 (0)
	T3: So zweimal die Woche. I_T3.pdf: 42 - 42 (0)
	T4: Ich glaube eigentlich fast jeden Tag. I_T4.pdf: 13 - 13 (0)
	T5: Einmal, also ich habe öfters abends was vor, es ist es ist unterschiedlich, es gibt keinen Durchschnitt, manchmal habe ich zwei, dreimal am Abend was vor nach der Arbeit, manchmal einmal oder gar nicht. Also, ich würde sagen, vielleicht einmal die Woche. Im Durchschnitt, würde ich sagen. I_T5.pdf: 23 - 24 (0)
	T6: Nachts meinst du, okay, gut nachts. Na ja, sagen wir drei bis vier Mal, manchmal ein, zweimal in der Woche. I_T6.pdf: 13 - 13 (0)
	I: Okay, und wenn du jetzt zu überlegst in Wien, in welchen Gebieten bist du so nachts unterwegs? T6: Ja, also erste und zehnte Bezirk am meisten.
	I: Okay, und wenn du nachts unterwegs bist, bist du da vorwiegend für die Arbeit unterwegs oder bist du auch privat, wenn du dich mit jemanden triffst öfters mal nachts unterwegs? T6: Immer also wenn ich auf der Arbeit bin, also eigentlich, wenn ich mit jemandem bin, dann bin ich ja nicht alleine. Also wenn wir feiern waren oder sowas, dann fahre ich meistens Taxi. Ja, also manchmal mit der U-Bahn, aber na ja, also ich bin auch nicht so Partymensch. I: Ja, aber generell bist du nachts auch mal unterwegs, weil du dich mit jemanden triffst oder- T6: Ja, ja, ja, aber ich versuche so bis um 22 Uhr oder 23 Uhr zu Hause zu sein, weil ich habe jetzt noch mehr Angst gekriegt, da hast du gehört, was ist passiert in Amerika mit dieser ukrainische Frau? I_T6.pdf: 17 - 25 (0)

T7: Ich würde sagen so viermal, weil ich häufig zweimal am Abend irgendwie spät Sport hab. Und dann meistens bin ich schon zweimal irgendwie am Wochenende unterwegs, jetzt nicht, also so drei bis vier mal würde ich sagen.
I_T7.pdf: 56 - 57 (0)

Mobilitätsbiographie > Orientierung im öffentlichen Raum

Aufs Handy

schaue ich grundsätzlich weniger, ich würde dann wirklich die ganze Konzentration eher fokussiert haben auf das.

I: Auf deine Umgebung?

T1: Auf die Umgebung,

MW_T1.pdf: 260 - 263 (0)

T1: Am Anfang war es natürlich ein großes Thema. Ich bin ein Landei, ganz klassisch, wo der Bus alle drei Stunden irgendwie in irgendeine Richtung fährt, wo man nicht genau weiß, wo er hinfährt. Wo die nächsten Bush-Stationen auch sehr weit weg sind bzw. wenn man mal eine findet, man nicht weiß, ob überhaupt einer kommt noch an dem Tag. Das war eine riesen Umstellung von Auto auf öffentliche Verkehrsmittel und ich habe mir natürlich schon Gedanken gemacht, wo ich halt hin muss und wie da der Weg von meinem Wohnort dorthin ist. In dem Fall war es die Hauptuniversität und das Institut, an

dem ich studiere. Und da habe ich natürlich angeschaut und mir angeschaut, wo ich hin muss und ich habe mich da aber auch beraten lassen von Verwandtschaft, die ich hier in Wien habe, wie man am besten von A nach B kommt. Das heißt, ich habe mir schon erklären lassen, wie die U-Bahnen beispielsweise am Anfang funktionieren. Also, damit ich in die richtige U-Bahn einsteige, die in die richtige Richtung auch fährt, dass ich da auf die Endstationen schaue beispielsweise. Das war mir vorher nicht so bekannt, das war für mich, wie ich es angeschaut habe, ein großes Wirrwar und das war mir dann schon wichtig, dass ich weiß, ähm, wie ich dort hinkomme.

I_T1.pdf: 106 - 114 (0)

T1: Ja. Ich hab von den Wiener Linen, da hat es immer so eine Karte gegeben, wenn man sich dieses Ticket gelöst hat. Habe ich mir besorgt, ähm, so einen kleinen Netzplan, den man in die Tasche geben kann, in die Geldtasche. Den hatte ich ungefähr ein Jahr drinnen und dann nach dem Jahr habe ich mich dann sicher genug gefühlt, dass ich gesagt habe, ich kenne mich mit den U-Bahnen aus.

I_T1.pdf: 116 - 118 (0)

Ich hab meistens, wenn ich es weiß, wo ich aussteigen muss, wo die Treppen runter sind, mach ich halt den kürzesten

Weg, aber so, wenn es nicht weiß, orientiere mich dann nach der Station.

MW_T2.pdf: 51 - 52 (0)

I: Okay, das heißt, wenn es um so Orientierung geht, schaust du dann halt doch eher auf die Schilderung?

T2: Ja, ich meine, das ist jetzt auch echt fies, weil ich letztens mit dem Bus fahren musste, um ins Haus des Meeres zu kommen. Deswegen wusste ich das jetzt genau, aber normalerweise schaue ich immer bei der U-Bahn eben: "Wo ist der Bus?" und dann schaue ich da halt direkt, wo ich hin muss. Und dann gehe ich da hoffentlich auch meistens raus, wo ich raus muss.

I: Okay. Und draußen orientierst du dich dann auch an den Schildern?

T2: Ja, oder ich mache die Karten App auf ehrlich gesagt. Also ich glaube, wenn ich mich jetzt nicht auskenne würde wie hier, wo ich wüsste, okay, dann ist er doch oben, mache ich die Karten App auch auf.

MW_T2.pdf: 238 - 244 (0)

T2: Ich weiß nicht, ich sitze lieber da als dort. Ich kann keinen Grund nennen. Es war immer schon so, auch vor den Kindern. Fahrtrichtung ist immer wichtig. Da bin ich einfach anfällig dafür. Also gerade, wenn ich also alleine unterwegs bin, schaue ich halt einfach immer am Handy oder mache irgend ein Spiel und höre was und da ist halt bei mir schwer, wenn ich rückwärts fahre, dann kriege ich immer Kopfschmerzen. Und deswegen ist einfach nur die

Fahrtrichtung. Alles andere vielleicht unterbewusst mit Kinderwägen zu tun, aber ich hab es immer schon gemacht, das war gerade zufällig.

MW_T2.pdf: 282 - 285 (0)

T3: Normalerweise würde ich den Aufzug nehmen, aber wenn ich dann schon da bin, dann gehe ich halt auch die Stufen.

I: Wieso würdest du den Aufzug nehmen? Wegen Knie und so?

T3: Ja, genau, normalerweise und weil ich doch ein bisschen mich als faul bezeichnen würde und ich bin müde. Und ja. Und wenn ich ihn alleine fahren kann, vor allem, normal es ist hier viel los. Jetzt am Abend nicht, aber untertags, ich mag mich einfach nicht zwischen Menschen quetschen, das ist nicht so meins und dann haben wir hier auch die Bettler und Sänger und das ist mir dann auch einfach zu viel. Genau.

MW_T3.pdf: 25 - 29 (0)

Bei mir ist es reine Convenience, dass ich eben mit dem Aufzug fahre.

MW_T3.pdf: 88 - 88 (0)

Ja, ich schaue halt auch, wenn ich mich wo dazu setze, schaue ich schon, was ist das für eine Person so

MW_T4.pdf: 314 - 314 (0)

Also, wenn ich jetzt bei Stationen bin, die keine Anzeige haben, dann schaue ich auf Wien Mobil

MW_T4.pdf: 321 - 321 (0)

ich bin halt Google Maps auch gewohnt, weil ich das halt benutze, seitdem ich alleine öffentlich unterwegs bin. Und ich

habe ich habe einen recht schlechten Orientierungssinn. Das heißt, ich rely ein bisschen auf so Apps. Ich wüsste jetzt, also jetzt wüsste ich schon, wie ich heimkomme, aber ich wüsste jetzt von vielen Orten nicht, wie ich einfach da irgendwie zu Fuß heimkomme, nicht wirklich.

MW_T4.pdf: 331 - 333 (0)

T5: Ja, eigentlich, das war ja das, dass ich nie das Gefühl gehabt habe, ich wäre, also auch, wenn ich aktiv nie da war, war ich nie wirklich verloren, wo ich da jetzt hingehen muss oder so. Es gab ein paar Umstiege, wo man von einem Bus zum anderen latschen hat müssen ein bisschen, wo ich halt die Richtungen schauen hab müssen, wo ich jetzt ausgestiegen bin und wo der zweite Bus halt wegfährt, aber es war jetzt nie wirklich ein Problem. Außerdem

war das immer tagsüber und da fährt ja immer alles so oft. Und nachts, wenn ich nachts unterwegs bin, dann gehe ich wirklich nur irgendwohin, wo ich schon mal war.

I: Warum-, (...) kommt es einfach nicht vor, dass du dann irgendwo bist, wo du noch nie warst oder?

T5: Nein, weil alle Bekannten von mir wohnen relativ zentral, macht Sinn, dass wir uns entweder bei jemanden treffen oder dass wir halt irgendwas zusammen machen eben in dem Gebiet so 6., 7., 1., wo da geht man halt auf Drinks oder man geht vielleicht was Essen, oder man geht halt Fort, aber die sind alle noch relativ zentral. Ich finde nicht, dass es irgendwas ist für was sie halt in die 20. fahren würde. Ich glaube auf Hauspartys landet man vielleicht in irgendeinem Gegend, wo man noch nie war abends, aber da ist man halt auch nie allein unterwegs, da geht man halt mit jemanden hin, der die Location normalerweise kennt.

MW_T5.pdf: 220 - 230 (0)

ganz am Anfang, wie ich in den 10. gezogen bin, habe ich mir gedacht, (unsicheres "uhh"), "das ist nicht so schön".

MW_T5.pdf: 244 - 244 (0)

I: Also da warst du dir am Anfang noch nicht so ganz sicher, wie du heimkommst?

T5: Ja. Ja, genau

MW_T5.pdf: 253 - 254 (0)

Kennst du dich in Wien aus mit dem öffentlichen Verkehrsnetz? Hast du ein gutes Gefühl oder oder musst du-

T6: Also jetzt schon. Am Anfang nicht. Na, weil das ist-, also man steigt z.B. ne von dieser Seite, okay, jetzt hier Schwedenplatz ist einfach, ne?

Bei Karlsplatz ist bisschen komplizierter. Man weiß nicht genau, in welche Richtung, also welche rechts oder links oder hinten oder was weiß ich, welche Richtung man genau nimmt, damit man der richtige Ort ist.

MW_T6.pdf: 36 - 40 (0)

I: Wie hast du dir in der Anfangszeit die Informationen geholt?

T6: Nicht nur über die Schilder, auch über die Karten App, immer auf die Karten App geschaut

MW_T6.pdf: 49 - 50 (0)

T7: Ähm, nee, es ging eigentlich. Ich war aber schon davor zweimal in Wien und ähm dementsprechend ich finde das Öffi-Netz jetzt eigentlich ziemlich überschaubar für große Stadt, das ist eigentlich ganz gut. Also vor allem bewegt man sich ja mit U-Bahn oder zumindest ich und das fand ich eigentlich ziemlich überschaubar. Und sonst, wie gesagt, habe ich dann auch viel Google Maps verwendet. Und wenn man dann seine Strecken kennt, dann geht das finde ich recht gut.

MW_T7.pdf: 71 - 74 (0)

I: Hm, kannst du so ein bisschen ein Vergleich ziehen zu Deutschland, zu anderen Städten, die auch ein gutes Netz haben. Wie wie kannst du das so einschätzen? Wie ist jetzt die Wiener Infrastruktur und die Pünktlichkeit, die Zuverlässigkeit?

T7: Ziemlich gut. Also in der Stadt aus der ich komme, ich komme aus Mainz. Da ist gibt es kein U-Bahn-Netz, da gibt es nur Bus-und-Bahn. Das funktioniert deutlich schlechter, die Sachen kommen viel seltener, aber jetzt so vielleicht im Vergleich zu München oder Berlin, ich glaube München ist ungefähr gleich groß, ist es ähnlich. Also auch von der irgendwie Anzahl an U-Bahn, die es gibt und so auch in der Häufigkeit wie sie kommen, würde ich sagen und funktioniert bei eigentlich gut. Also ich finde man hat

selten Probleme. Das einzige fällt immer wieder auf am Stephansplatz, wenn man um U3 und U1 fährt, da ist halt immer viel los und da staut sich es manchmal, weil eben zu viele Leute in der U-Bahn so. Aber sonst finde ich es eigentlich ziemlich gut. Also, ich wohne jetzt ja nicht irgendwie am Randbezirk, deswegen erreiche ich alles gut und komme also gut zu recht.

MW_T7.pdf: 75 - 82 (0)

Mobilitätsbiographie > Routinierte Gegenden & Bezirke

T1: Ich würde sagen gut, aber definitiv nicht perfekt. Dort, wo ich mich am meisten aufhalte, dort weiß ich auch, wie ich von A nach B komme. Ich kenne den 7. Bezirk, der ist mir ein bisschen verhasst. Ich kenne den 8. Bezirk, den 9. recht gut, den 2. wo ich wohne und den 6. wo ich arbeite, also halt ungefähr, da kenne ich mich aus. Setzt man mich jetzt aber beispielsweise irgendwo nach der Spittelau aus oder in Döbling oder in Grinzing. Ähm, das wäre eine Challenge. Also ich würde hin finden und ich würde auch zurückfinden, weil ich weiß, wo ich suchen muss und nach was ich schauen muss, aber es wäre schon ein Faktor, der mich ein bisschen verunsichern würde, definitiv. Also noch nicht perfekt, aber gut.

I_T1.pdf: 121 - 125 (0)

T1: Ähm, vom 6. bis in den 2. zu mir heim. Das ist in der Nähe von der Gumpendorfer Straße, Mariahilferstraße zu mir nach Hause um oder ein zwei Seitengassen von der Mariahilferstraße. Oder Schwedenplatz quasi zu mir nach Hause in der den zweiten zum Karmeliterviertel.

I_T1.pdf: 157 - 158 (0)

T2: Aber ja, dadurch dass ich jetzt gesehen habe, ich muss nur einmal umsteigen, einmal Handelskai, ich bin in Floridsdorf groß geworden, das heißt Handelskai ist für mich ein gut bekannter Ort, wo ich weiß, was wie wo wann und dass da immer viele Leute sind und war dann für mich auch sehr bequem und ich kannte die Strecke.

MW_T2.pdf: 100 - 102 (0)

T2: Praterstern schon immer wieder gehabt, weil das der Arbeitsweg war damals

MW_T2.pdf: 122 - 122 (0)

I: Bist du dann eigentlich eher öfter draußen in Floridsdorf?

T2: Ich habe viele Freunde halt bei uns in der Umgebung. Viele alte Schulfreunde wohnen auch in der Nähe von dem her ist es recht gemütlich. Ich habe dort auch Familie, also meine Eltern wohnen auch in Floridsdorf, meine Schwiegereltern und halt Schwager, Schwägerin bisschen außerhalb, meine Schwester bisschen außerhalb, also das ist alles so der Knotenpunkt eher auswärts. Also, es reicht dann schon immer wieder am Reumannplatz zu sein, weil meine Oma in der Nähe wohnt oder der Tichi dort ist und ja, wenn die Family aus

Deutschland kommt, ist das irgendwie das Eisgeschäft, wo man immer hin muss.

MW_T2.pdf: 208 - 212 (0)

I: Das heißt, du hast bei dir in der Nähe eine Buslinie, oder? Die du dann direkt nehmen kannst.

T2: Ja, zwei, aber eine ist viel näher und das ist die Endstation, das heißt, da weiß ich, da ist der Bus, steht da auch länger und da kann ich einsteigen.

MW_T2.pdf: 356 - 358 (0)

da

kennt man sich vielleicht auch und also wie ist es da in Neu-Leopoldau?

T2: Also, kennen tu ich da jetzt nicht wirklich was, also nur durch den Kindergarten vielleicht ein paar andere Mamas, aber so wirklich gar nicht, weil es einfach ein großer Komplex ist mit vielen großen Gemeindebauten. Wir sind ein bisschen abseits von dem Ganzen, wir sind relativ am Anfang und da also da hat man ja Nachbarn kenne ich schon ein paar, aber so wirklich, dass man mal was unternimmt oder so war jetzt noch nicht der Fall, aber ja, also wohlfühlen tun wir uns immer auch gern, wir machen auch was, wenn wir andere Leute sehen oder gerade vom Haus grüßen wir es natürlich schon auch oder interagieren miteinander, aber ja.

I_T2.pdf: 29 - 34 (0)

T2: Ja. Möglichkeit gibt es, also es gibt immer so ein Kinder- und Jugendtreff, wir sind da ehrlich gesagt nie. Ähm, es ist sich bis jetzt mit den zwei kleinen Kindern äh zeitlich oder auch physisch und psychisch nicht ausgegangen, aber das gibt's schon, das weiß ich und da sind auch immer wieder welche. Ähm, die Kinder sind im Kindergarten alle miteinander vernetzt. Da schon, meine Kinder sind noch relativ klein, dass sie sich jetzt nicht irgendwie so Playdates quasi ausmachen, aber es gibt es schon auch und dass sich Mütter da auch kennen, das weiß ich auch. Also, da gibt es schon eine Vernetzung, eine Community. Wir sind da halt noch nicht drinnen.

I_T2.pdf: 37 - 41 (0)

Unterwegs war ich jetzt eigentlich viel in der Stadt, weil ich auf Jobsuche bin bzw. war und da halt viel unterwegs war, aber meistens ist der Weg nach Floridsdorf oder (unv.) zum Donauzentrum nach Kagran, da ist auch eine Sporthalle, wo wir dann trainieren. Also, diese Wege schon, die sind eher so die bekannten oder die zur Kinderärztin mit dem Bus ein paar Stationen fahren. Das sind momentan eigentlich die Wege, die ich immer wieder mache.

I_T2.pdf: 45 - 48 (0)

Wie ich gesagt, Straßenbahn gerne, wenn ich Zeit habe. Und dann das ja, weil ich weiß

nicht, wie das so nett, wenn du eben von hier kannst du vom zweiten Bezirk eigentlich eben bis in 21 Uhr fahren bis nach Stammersdorf. Mhm. Und das finde ich halt schon praktisch.

MW_T3.pdf: 296 - 298 (0)

T3: Also regelmäßig bin ich im 21. unterwegs, im Zweiten, im Dritten. Und im 20. aber halt eher Millennium City Gegend. Also, wenn dann bin ich dort unterwegs und im 7.

I_T3.pdf: 11 - 12 (0)

I: Und du bist ja, hast gesagt, du fährst ja fast wöchentlich von hier aus nach Hause, ähm aber du bist eigentlich in der Gegend nicht.

T4: Normalerweise nicht. (lacht)

I: Okay, das heißt, ist es so deine einzige Strecke, die du hier fährst?

T4: Ja schon.

I: Sonst kennst du dich dann nicht so gut aus.

T4: Nein.

MW_T4.pdf: 38 - 43 (0)

T4: Ja, ich habe normalerweise Uni und diese ganzen Sachen sind ja eher zentral. Und ich habe manchmal schon Jobs, die so bisschen irgendwo sind, aber

nie hier. Aber eben seitdem ich (..) also es dort ein Tanzstudio und ich bin dort seit März bei denen dabei und seitdem fahre ich halt öfter da her. Bisschen unpraktisch aber kann man nichts machen (lacht).

I: Wie oft fährst du dann zum Tanzkurs?

T4: Also, wir haben zweimal, die Woche, also am Mittwoch ist eher so optional, also es ist sowieso optional, es zwingt mich keiner (lacht), am Montag ist halt das Wichtigere und das ist zufälligerweise sehr in der Nähe von mir, was ich sehr praktisch finde. Aber am Mittwoch ist halt hier. Aber es ist okay, also ich finde dafür, dass Floridsdorf so einen schlechten Ruf hat, ist es nicht so dramatisch, aber ich bin halt auch immer nur hier und dann fahre ich mit der Straßenbahn dorthin. Also ich bin jetzt nicht hier in den ganzen Ecken unterwegs (lacht).

MW_T4.pdf: 45 - 52 (0)

Im 9. viel, im 7. auch viel, also Mariahilferstraße Gegend, ähm (überlegt), oft auch TU Gegend oder WU manchmal, ich mache so Promotion Jobs und die sind halt oft dann an Unis, also TU oder WU. Ja, also eher so im Stadtkern im Ersten auch hin und wieder, nicht so oft. Und eben beim Hauptbahnhof bin auch recht oft.

MW_T4.pdf: 54 - 56 (0)

Weil da-, also, ich wohne eigentlich in der (nennt Heimatadresse) da beim Waldmüllerpark und da ist es recht praktisch, weil da bleibt die 6 ist da, 18 ist da, Badnerbahn, die 62 auch, aber die fährt jetzt nicht, weil Umbearbeiten auf der Wiener Hauptstraße gibt. Die 14A bleibt stehen, ähm eben die S-Bahn ist da, Hauptbahnhof ist 12 Minuten zu Fuß, 15 eher. Und die U1 Keplerplatz Station ist auch 10 Minuten zu Fuß. Ja, ist wirklich gut angebunden. Ah, ja, die O und die 11 sind auch so 10, oder 8 Minuten zu Fuß. Das heißt, ich komme wirklich überall gut hin, solange ich die Richtung weiß. gehe ich zumindest zu einer Öffi-Verkehr los und dann schaue ich, wo ich umsteigen muss oder aber so die ungefähre Richtung habe ich ja normalerweise. Ja, also ich mag die 10., ich finde es richtig gut angebunden.

I: Das heißt bist du auch im 10. recht viel unterwegs?

T5: Ja, also (...) die Privatuniversität für die ich arbeite, ist auch im 10. Und was ich sonst noch in meiner Freizeit gern mache ist schwimmen im Amalienbad ist auch am Reumannplatz. Das heißt, wenn ich außerhalb von den zehn muss, dann (überlegt) im 1. habe ich ja bekanntlich immer wieder Besuch und ab und zu fähr ich im ersten im Naturhistorischen Museum Studien durch, das heißt, das sind zweimal im Monat, wo ich da hingeh spezi-fisch und sonst Freunde, aber, die sind verteilt im 16. im 3. und im 9.

I: Okay, also alles eher bisschen zentraler, du musst nicht nach Floridsdorf raus oder so?

T5: Nee, also weiter als Spittelau fahre ich nie wirklich in der Richtung und über den Donaukanal fast auch nicht. Also, ich glaube wirklich gar nicht, um ehrlich zu sein.

MW_T5.pdf: 79 - 92 (0)

T5: Ja, eher also wenn ich unterwegs bin am Abend, dann außerhalb von 10, weil dann treffe ich mich normalerweise mit jemand oder halt wann auf Drinks oder haben halt Movie Nights gemacht oder so (...), aber dann eher Karlsplatz wegen der U1, weil die fährt ja, also U-Bahnen fahren ja tendenziell ein

bisschen länger. Westbahnhof wegen 6 oder 18 und und das Nightline fährt auch, also Bus fährt auch von da weg. Also es gibt ein Nightline von Karlsplatz und es gibt ein Nightline von Westbahnhof. Aber generell die zwei Stationen eher würde ich sagen.

MW_T5.pdf: 110 - 113 (0)

T5: Nein, weil alle Bekannten von mir wohnen relativ zentral, macht Sinn, dass wir uns entweder bei jemanden treffen oder dass wir halt irgendwas zusammen machen eben in dem Gebiet so 6., 7., 1., wo da geht man halt auf Drinks oder man geht vielleicht was Essen, oder man geht halt Fort, aber die sind alle noch relativ zentral. Ich finde nicht, dass es irgendwas ist für was sie halt in die 20. fahren würde. Ich glaube auf Hauspartys landet man vielleicht in irgendeinem Gegend, wo man noch nie war abends, aber da ist man halt auch nie allein unterwegs, da geht man halt mit jemanden hin, der die Location normalerweise kennt.

MW_T5.pdf: 226 - 230 (0)

T7: Ich wohne im 4. Bin da gerne unterwegs, weil ich tatsächlich gerne nicht so weit fahre, sondern alles was ich laufen kann, laufe ich. Und sonst da, wo man sich so rumtreibt, wo Freunde sind, irgendwie im 6. Bezirk, im 7., im 8., wenn ich abends unterwegs bin. Dann eher da, wenn man irgendwie weggeht und sonst habe ich eben zweimal die Woche Yoga und da muss ich immer hin, weil ich da meistens abends bin.

I: Das heißt so die äußeren Bezirke kommen so gut wie nie vor.

T7: Eigentlich nicht, wenn dann im Sommer eben Donauinsel oder eben die Weinberge. Aber sonst bin ich da eigentlich nie, das stimmt, ja.

MW_T7.pdf: 20 - 24 (0)

Routenplanung > Zeitliche Planung

I: Wie ist es jetzt für dich, dass wir da so ein bisschen Stau haben bei der Station? (Stausituation aufgrund von abgeschlossenem Konzert) Wissend, dass die U-Bahn heute nicht ewig fährt?

T1: Ist ein bisschen stressig, aber irgendwie geht es immer. Zur Not gibt es eh diese Fahrräder oder diese Scooter. Da kriegst du für, ich glaube, für 1,50 € oder so kommst du da schon recht weit. Also das haut schon hin. Irgendwie geht's immer.

MW_T1.pdf: 42 - 45 (0)

T1: Halbe Stunde habe ich immer noch Zeit und wie gesagt, ich bin nicht all zu weit weg von zu Hause, sonst ist es der Scooter oder das Fahrrad, das ich mir ausborge von den Wiener Linien.

MW_T1.pdf: 104 - 105 (0)

I: Und bezüglich Zeitmanagement, also dass die U-Bahnen rechtzeitig fahren und zuverlässig sind, dass irgendwas ausfällt?

T1: Nein, da stresse ich mich nicht. Also bis 0:30 Uhr stresse ich mich nicht, nach 0:30 Uhr schaue ich dann schon. (drückt Unsicherheit aus, "hm") Dann fange ich an zu schauen, aber bis 0:30 Uhr wenig.

MW_T1.pdf: 142 - 144 (0)

I: Dir ist dann wichtiger, dass du schneller dann daheim bist?

T1: Ja, dass ich dann schneller daheim bin und dass es dann quasi einfach auch funktioniert, dass ich heimkomme. Weil ich bin mir nicht sicher, ob jetzt dieser Bus wirklich gefahren wäre oder ob der nicht wieder Verspätung hat.

MW_T1.pdf: 321 - 323 (0)

T1: Ich plane es eigentlich immer mit der App, also wenn ich mir nicht 100% sicher bin, immer. Außer ich kenne den Weg, dann schaue ich in das Widget rein, was als nächstes bei mir in der Nähe ist, was fährt und wenn mir das Widget nicht ausreichend ist, schaue ich schon in die Wien MobilApp rein.

I: Okay, okay, verstehe. Und dann vergleichst du das mit der Karten App?

T1: Mit der Karten App, genau.

I_T1.pdf: 172 - 175 (0)

Ich schaue es mir manchmal an wegen dem Gehen, wenn es verschiedene Routen gibt, einfach nur: "Ist es kompliziert beschrieben oder nicht". Zum Beispiel oder am liebsten fährt man eh das was man kennt, ist eh klar. Aber ansonsten so schaue ich mal zuerst an, okay, passt. Und dann fahre ich los.

MW_T2.pdf: 14 - 16 (0)

wärs für dich ein Problem, wenn du recht viel gehen musst, wenn jetzt eine Strecke wäre, wo du so 10 Minuten doch spazieren musst?

T2: Bis zu 10 Minuten nicht. Ist kein Problem. Es kommt auch- (überlegt) Ich mache das selten, aber ich glaube nein, weil ich nehme dann einfach die Karten App oder halt die Wien Mobil App zur Hand und schaue, wie ich gehen muss und dann dadurch, dass ich meistens auch Musik im Ohr habe oder irgendein Podcast, bin ich da (...) ja.

MW_T2.pdf: 17 - 20 (0)

I: Das heißt, du vertraust dann auf das, was die App dann einfach vorschlägt und nimmst es?

T2: Genau.

I: Okay, dann dann nehmen wir das. Das heißt, du schaust jetzt dann nicht auf Google Maps noch, gibt es da vielleicht was, was kürzer ist oder-

T2: Nein, überhaupt nicht. Ich nehme das, was die App sagt.

MW_T2.pdf: 21 - 24 (0)

T2: Beziehungsweise wenn ich weiß, es gibt da einen anderen Weg, weil ich ihn kenne, dann z.B. nicht, also heute hätte mir die App vorgeschlagen, dass ich mit der U6 und den Bus herfahre, aber ich habe aber gewusst mit der S-Bahn kenne ich den Weg und fahre ich.

MW_T2.pdf: 26 - 27 (0)

T2: Genau. Also ich fahre, wenn es mir zwei Routen vorschlägt, schaue ich meistens weniger Umstiege, ist eh klar. Wenn es die gleiche Zeit dauert auch, oder wenn du sagst vier Minuten, fünf Minuten und einfach auch bekanntere Wege fahre ich am liebsten. Das ist einfach, wenn ich weiß, okay, entweder ich fahre jetzt wie heute, mit der U3 und in irgendeinem Bus, wo ich keine Ahnung hab, wo der fährt. Oder ich fahre halt die S-Bahn, wo ich jetzt schon den Weg kenne und es einfach bequem ist zu zu fahren und wissen okay, es geht sich aus. Wenn ich da jetzt aussteige, dies das jenes, dass ich den noch erwische, so mach ich das meistens auch. So: "Was der Bauer nicht kennt, isst er nicht". (lacht) So ungefähr.

I: Weil du gesagt hast, "weniger Umstiege". Das heißt, du würdest auch eine längere Strecke nehmen?

T2: Nein, also nicht viel. Also, wenn es jetzt wirklich unglaublich viel ist. Aber wenn wenn man jetzt so fünf Minuten extra hat und ich sag okay,

aber da weiß ich, wo die U-Bahn ist, da weiß ich, wo der Bus ist und so weiter, dann schon. Aber ansonsten-, wenn jetzt irgendeine Geburtstagsfeier hier ist oder so, dann fahre ich halt meistens so, wie es wir vorgesagt wird.
MW_T2.pdf: 329 - 337 (0)

I: Ist dir ist dir das wichtig, dass der Fußweg dann zum Schluss auch kürzer ist oder am kürzesten ist von der gesamten Strecke?

T3: Es ist ein Fakt, es ist nicht der wichtigste Fakt, aber wenn ich jetzt sehe, okay, hey, ich kann näher zum Ziel, wenn ich eine Viertelstunde gehen muss, versus 5 Minuten gehen, dann schon, weil ich hab es halt mit dem Knie, also mit dem Fuß und dann ist es schon wichtig, dass ich auch nicht zu lange brauche.
MW_T3.pdf: 16 - 19 (0)

T3: Ich renne auch keiner U-Bahn nach. Aus Prinzip nicht. In Wien kommen sie oft genug.
MW_T3.pdf: 34 - 34 (0)

War auch wirklich die Route, die ich am sichersten war, die ich halt am meisten kenne und weiß ich U6 und da kann ich Spittelau aussteigen und hingehen, Nußdorferstraße aussteigen und hingehen oder eben Währinger Straße, je nachdem. Sollte die U-Bahn was haben. Genau.
MW_T3.pdf: 62 - 64 (0)

T3: Letztens war ich Karaoke singen. Da bin ich auch mit dem Auto gefahren, weil ich spät dran war, lustigerweise. Und genau zu der Zeit, wo wir uns treffen, ist ein Loch bei den S-Bahnen. Da würde ich eine halbe Stunde warten. Aber normalerweise, wenn wir fortgehen und das ist jetzt am Handelskai Floridsdorf, fahre ich öffentlich. Und im Notfall nehme ich ein Uber nach Hause oder irgendein anderes Taxi.
MW_T3.pdf: 244 - 246 (0)

I: Das heißt, der Heimweg ist dann meistens mit einem Fahrtendienst, oder?

T3: Ja, mittlerweile. Es liegt einfach daran, dass ich früher zu Hause sein möchte, weil eben mit Kindern, ich muss wieder aufstehen, ich muss wieder Energie haben.
MW_T3.pdf: 247 - 249 (0)

T3: Das ist ja das Schöne, also das mit eben, ich könnte hier mich auf sehr viele Wege entscheiden auch. Ich könnte hier mit dem 31er fahren. So mit der Straßenbahn, wenn ich sage, ich habe viel Zeit, und möchte gemütlich fahren, das mache ich schon gerne. Alte Straßenbahnen fahren, wenn niemand drin ist, wunderbar. Das wäre meine Lieblingsbeschäftigung. Einfach weil weil das Gefühl, so cool ist in den alten. Und es ist langsam, man kann viel anschauen und in der U-Bahn sind alle sind die Leute eher gehetzt und wollen "Chuck, Chuck, Chuck, Chuck" und die Tür soll aufstehen, keine Ahnung was.
Aber in der Straßenbahn ist das irgendwie anders.

I: Das heißt selbst, wenn der Weg jetzt dann irgendwie 15 Minuten, 20 Minuten länger dauert, fährst du dann trotzdem mit der Straßenbahn lieber?

T3: Ja, das schon. Wenn ich die Möglichkeit habe und ich habe die Zeit und die Muse, dann fahre ich sehr gerne mit Straßenbahnen und vermeide U-Bahnen.

Wenn es schnell sein soll, fahre ich mit U-Bahnen. Oder S-Bahnen. Aber sonst, ja, es ist halt am Abend bei uns sind wir schlecht angebunden. Es ist ein bisschen besser geworden, weil es fahren noch mehr Buslinien und wir haben so ein Ruftaxi bei der Siemensstraße Station. Habe ich noch nicht in Anspruch genommen, da rufst du anscheinend an und dann kommt der Bus und bringt dich nach hinten. Aber finde ich nicht unbedingt notwendig.

MW_T3.pdf: 257 - 266 (0)

Praktisch schau ich dann trotzdem noch mal nach. Ich würde aber eigentlich eher schauen, dass ich meine Adresse eingebe, das ist unter "Zuhause". Und dann aktueller Standort. Einfach schauen, was das sagt, um mein Gefühl zu bestätigen, weil ich leide an Zeitblindheit und ich kann über- und unterschätzen, wie lange etwas dauert. Und diese Tools geben mir einfach gewisse Sicherheit. Jetzt z.B. werde ungeduldsich, dann gebe ich halt ein-, wo sind wir jetzt? Schwedenplatz. Genau, dann soll er mir sagen, was am gescheitesten ist. Da schlägt er mir vor U1 S-Bahn. Sagt er bis Praterstern natürlich. Ja, das sind ist mir etzt nicht eingefallen. (lacht) Aber wir sind jetzt U4. Deswegen, ja. Auf U1 wäre ich jetzt gar nicht gekommen. Aber ja, dann würde ich jetzt zur U1 gehen und mit der S-Bahn fahren Dann begleite ich dich noch bis zur U1 und dann müsste ich glaube ich ein bisschen anders fahren, ich muss Richtung S-Bahnhof. Ah ja, runter in der Nähe.

MW_T3.pdf: 309 - 315 (0)

Dann würde ich schauen so, ich meine (...) das würde ich nicht nehmen, weil "12 Minuten zu Fuß gehen".

I: Magst du nicht so lange Fußwege?

T4: Nee, wenn es sich vermeiden lässt. Also das kommt drauf an, manchmal bin ich motiviert oder im Sommer, wenn es warm ist, denk ich mir so, ja, aber vor allem im Winter, oder wenn ich schon irgendwie einen anstrengenden Tag hatte, da bin ich so, wenn es geht, vermeide ich es. Oder wenn ich viel zu schleppen hab.

MW_T4.pdf: 19 - 23 (0)

T4: Ja. Ja, weil 10 Minuten länger zahlt sich nicht aus da. Da mache ich dann den Fußweg.

I: Ja, verstehe ich.

MW_T4.pdf: 29 - 30 (0)

Also das meiste fahre ich, wenn ja.

Also ich ich kenne Leute, die sehr viel zu Fuß gehen, einfach so freiwillig, weil sie Lust drauf haben. Ich bin nicht diese Leute.

Verstehe.

T4: Ich gehe alles, also wenn es länger ist. Also sobald Öffi fahren schneller ist als zu Fuß gehen, fahre ich Öffi. So. Ja.

MW_T4.pdf: 62 - 65 (0)

also ich fahre schon Nachtbus an sich, außer er braucht jetzt eine halbe Stunde und ich gehe 15 Minuten, dann dann gehe ich lieber.

I: Ah okay, dann gehst du den Weg?

T4: Ja, also wenn sagen wir länger als eine Stunde gehen, würde ich eher weniger. Aber wenn ich jetzt wirklich eine halbe Stunde oder 40 Minuten warten müsste und es jetzt nicht gerade schüttet oder extrem kalt ist oder so,

dann würde ich glaube ich schon gehen, weil ich dann einfach insgesamt halt früher zu Hause bin.

MW_T4.pdf: 121 - 125 (0)

T4: Uber ist bei mir eher so ein Ding, wenn ich entweder-, meistens nehme ich Uber nur dann, wenn ich spät dran bin und wenn ich schneller wohin muss, als ich mit den Öffis hin kann. Wenn ich gerade das Geld dafür habe, wenn nicht, dann nicht, dann komme ich halt zu spät (lacht). Und halt auch nur wenn es was wichtiges ist, also wenn ich jetzt Freunde treffe und ich bin spät dran, dann ja, sollen sie halt warten.

MW_T4.pdf: 132 - 134 (0)

T4: Aber eigentlich fast immer Öffis, außer eben ich bin gerade super spät dran. dann ist es super wichtig, dass ich pünktlich bin. Und es geht sich mit dem Uber irgendwie besser aus, dann ja, oder einmal ist es passiert, da hat es halt komplett geschüttet und ich habe den Bus verpasst und ich war einfach nur annoyed und war so: "Es ist kalt, es schüttet". Es gab keinen Unterstand, da wo ich war, das war bei dem Karlsplatz da bei den Nachtbussen. Und war ich so "I'm done, ich nehme jetzt einen Uber.". Also es gibt hin und wieder so Strecken, das ist auch oft nicht mehr-, also lange nicht mehr passiert, weil ich lange nicht mehr bei ihr war, aber eine Freundin von mir wohnt eigentlich mit der U3 ziemlich nah an mir, aber wenn die U3 nicht mehr fährt, dann ist es super umständlich angebunden und da nehme ich dann auch manchmal Uber. Das sind eigentlich so die Hauptgründe, wenn es irgendwie gerade ganz blöd angebunden ist oder wenn ich super spät dran bin oder wenn ich gar keinen Bock mehr hab. Und gerade irgendwie Geld haben.

I: Dann Uber.

T4: Ja.

MW_T4.pdf: 136 - 144 (0)

I: Du warst gerade dabei zu erzählen, du schaust regelmäßig rein?

T4: Wenn ich wohin fahre, wo ich nicht schon oft war, schaue ich eigentlich immer wieder und schaue eben diese Zwischenstationen immer an. Damit ich halt nichts verpasse.

I: Schaust du auch die Uhrzeiten, also ob das dann akkurat ist?

(wir steigen in der Station Alser Straße aus)

T4: Also, manchmal, wenn ich irgendwie, wenn ich einen Zug erwischen muss oder irgendwie ein wichtiges Ding habe, wo ich halt wissen muss, wann genau ich dann aussteige, dann schon. Aber wenn ich jetzt irgendwie Freunde treffe oder keine Ahnung, shoppen fahre oder was auch immer, dann schaue ich nicht.

MW_T4.pdf: 204 - 211 (0)

T4: Okay, dann mache ich jetzt noch mal das gleiche, wir geben noch mal den Standort an.

MW_T4.pdf: 213 - 213 (0)

Die Route ging am schnellsten & hatte den kürzesten Fußweg (es war sehr kalt daher wollte ich nicht lange draußen gehen müssen).

TB_T4: 4 - 4 (0)

Trotz der etwas längeren Wartezeit auf den Bus habe ich die Route mit dem N46 gewählt, da diese über 10 Minuten schneller war als mit dem N8, welcher früher gekommen wäre. Zu Fuß gehen war mir zu lang & zu kalt. Da ich noch in der Wohnung meiner Freundin geschaut habe konnte ich noch ein paar Minuten länger bei ihr bleiben um nicht in der Kälte auf den Bus warten zu müssen. Ich habe Google Maps gewählt, da ich es mir über Jahre angewöhnt habe und inzwischen automatisch wähle. Ich habe die Routenfunktion genutzt.

TB_T4: 20 - 23 (0)

Ich mag diese Route da sie wenig Fußweg hat (hab eine schwere Tasche dabei gehabt) und einen Teil U-bahn beinhaltet (meist schneller als andere öffis).

TB_T4: 38 - 38 (0)

und generell, also ich schaue normalerweise nur nach, wo ich einsteigen muss, was ich nehmen kann, wo ich umsteigen muss und dann tue ich das Handy weg, bis ich in der Linie bin, also z.B. mit der 49 fahre ich relativ selten. Das heißt, ich würde erst das Handy wieder rausholen und das App anschauen, wenn ich schon, wenn ich das Gefühl habe, jetzt weiß ich nicht, wie ob ich (...)

I: weiter?

T5: Ja, genau, aber sonst tue ich das weg, weil-, außer ich bin in Zeitstress, aber das ist normalerweise nicht der Fall. Ich bin sehr-, Ich probiere immer sehr pünktlich zu sein und deshalb kommt es eher selten vor, aber ja. Und da weil wegen der wegen den ganzen Umbauarbeiten spezifisch U2 ist hier in der Nähe immer was umbaut, das heißt, da muss ich immer auch beachten, ob die gescheit fahren oder nicht, also z.B. wenn man da drauf klickt, dann ist auch so auch in alsom dass die 6 auch fährt und die 18 auch fährt, weil da ist bis bis vor kurzem ist die 18 glaube ich nicht gefahren. Das heißt in der Richtung.

MW_T5.pdf: 34 - 43 (0)

T5: Zum Beispiel, ich würde jetzt nachdenken, ah, drei Stationen. Okay, und dann sitze ich im Straßenbahn vor 1, 2 und dann würde ich nachschauen, wie die Station heißt. "Guglgasse". (die Interviewpartnerin wird von einer fremden Person angesprochen) Ich habe kein Bargeld, entschuldige.

I: Und dann würdest du nachschauen, wie die Station heißt?

T5: Ja genau.

I: Und merkst du das dann einfach?

T5: Normalerweise ja.

I: Und schaut dann erst, wenn du in der Straßenbahn sitzt.

T5: Ja.

MW_T5.pdf: 269 - 276 (0)

T5: Dass ich nicht zehn mal umsteigen muss.

I: Also nicht so oft umsteigen?

T5: Ja. Ja, normalerweise eher das ist halt-, eben, dass ich nicht so umsteigen muss.

I: Auch wenn es dann länger dauert, wenn du sagst, okay, du hast dafür jetzt eine- (...)

T5: Ja, ich kann ja eh Musik hören.

I: Ah, okay, also du siehst es entspannt, aber du möchtest nicht so viel umsteigen.

T5: Ja, das ist-, also ich-, also, wenn ich schon zweimal umsteigen muss, okay, zweimal geht noch, aber mehr als zwei auf gar keinen Fall. Und wenn ich sehe, es gibt eine Version, wo ich nur einmal umsteigen muss und das dauert nur vielleicht 5 Minuten länger oder so, dann nehme ich den.

I: Okay, das heißt, das ist es ist für dich einfach umständlich, oder weswegen?

T5: Ja. Ja, und ich glaub, ich würd sowieso kein zweimal umsteigen machen, wenn zwei davon ein Bus ist.

I: Ich spüre eine leichte Abneigung gegen Busse.

T5: (lacht) Es ist kein Hass gegen Busse, aber die sind halt tendenziell langsam. Ich finde die Lichter sind so anstrengend in den Bussen und die sind einfach- (...)

I: Die Beleuchtung in den Bussen meinst du?

T5: Ja, genau die sind einfach zu stark und tendenziell stinken die am meisten und ich glaube ich bin einfach empfindlich auf Gerüche.

I: Okay, gut. Also keine Busse.

T5: Also nicht "keine Busse", ich nehme schon öfters, weil die 14 einfach so angenehm ist. Das heißt, wenn ich in die 6. oder 7. oder 8. fahre, dann nehme ich halt immer die 14A, weil die direkt vor der Haustür wegfährt. Ähm, aber wenn es halt nicht sein muss, dann was anderes.

MW_T5.pdf: 287 - 304 (0)

I: Was ich gerade sehe bei dir, du hast eine andere View.

T5: Ja, genau, ich habe die das mit den-

I: Wie sagt man da? 3D Street View, Google Earth View?

T5: Ja, weil und ich sag es dir gleich wieso. Da ist die Kurve, die Kurve geht so. Ah ja, doch, dann waren wir richtig, ne? Aber wir müssen auf die andere Seite. Ah, ja, weil ich finde, das ist viel einfacher, eben wie jetzt zu erkennen, wo ich hin muss, wenn ich die Gebäude sehen kann, z.B. hier ist die Kirche und da kann ich z.B. schon, okay, da ist die Kirche, dann muss ich da auf der Seite vorbeigehen. Deshalb habe ich die Satellitenview an.

I: Magst du mir einen Screenshot davon machen? Das wäre voll lieb.

T5: Natürlich. So.

T5: Ich glaube, das ist irgendso. Das sind so alles so Einstellungen, die ich irgendwann mal gemacht habe, wie ich so vor Jahren und ich fand okay,

das schaut eigentlich gar nicht so schlecht aus. Und dann habe ich sie einfach nie ausgeschaltet. Ich bin eine Person von Gewohnheiten und irgendwas passt, dann belasse ich das auch so. Also, auch wenn ich weiß, dass es wahrscheinlich einfacher wäre, wenn mich jetzt die-, wenn ich mich jetzt einfach bemühen würde und das irgendwie umstellen würde, ist die Bemühung für mich es nicht wert, das zu machen, weil es so halt funktioniert. Wahrscheinlich wenn die, wenn mir jemand einreden würde, "das Wien Mobil ist so super, so viel besser", würde ich es trotzdem nicht verwenden, weil es einfach eine Gewohnheit ist. (lacht)

MW_T5.pdf: 392 - 405 (0)

T7: Äh, ja, je nachdem, also jetzt wenn ich eh schon fahre oder dann umsteige, dann schaue ich nicht mehr auf die Uhrzeit, weil die sehe ich ja auch, wenn ich an der Station stehe. Und vorher checke ich schon, wie lange ich ungefähr von Tür zu Tür brauche und kalkuliere aber meistens ein bisschen Puffer ein, weil Google Maps jetzt nicht super genau ist. Also, da weiß ich dann schon-, und sonst checke ich da eigentlich nichts. Manchmal stehen da jetzt wie gesagt, dass da Veränderungen sind oder irgendwelche solche Sachen schaue ich dann schon auch nach, ob das mich irgendwie betrifft, weil das steht da meistens generell. Ich habe z.B. hier irgendeine Station bei der U4 ist gerade gesperrt, aber das ist keine, die ich jetzt anfare und dann ist auch egal. Also ich check da jetzt nicht alle Details, eigentlich vor allem Richtung und grobe Zeit, wie lange es dauert.

MW_T7.pdf: 171 - 176 (0)

T7: Ich weiß es nicht, wo es sinnvoller ist, hochzugehen. Das schaue ich auch manchmal nach,

MW_T7.pdf: 195 - 195 (0)

Routenplanung > Verkehrsmittel

I: Würdest du dir ein Uber oder Taxi nehmen?

T1: Nein, weil es nicht so weit weg ist. Von mir daheim und von dem her passt das eigentlich. Nein, also Taxi würde eigentlich nur dann nehmen, wenn ich viel Gepäck hätte oder ein Uber, und ich dringend irgendwo hin müsste.

MW_T1.pdf: 46 - 48 (0)

T1: Wir haben jetzt 23:34 Uhr. Wäre ich jetzt in irgendeinem Viertel, so wie im 10. Bezirk oder keine Ahnung, irgendwo am A der Welt, natürlich ein Taxi oder Uber wäre sicherlich etwas, was ich in Anspruch nehmen würde, außer ich bin wie gesagt nicht weit weg von zu Hause. Dann würde ich vielleicht sogar auf einen Scooter umsteigen, ja habe ich schon öfter gemacht. Wenn ich irgendwo einen finde. Mit der App sieht man eigentlich eh recht leicht. Wann und wie und wo, also von dem her passt schon.

MW_T1.pdf: 54 - 56 (0)

Also, wenn es jetzt ein Nachtbus beispielsweise wäre und es wäre meine einzige Option fahre ich natürlich auch damit. Ist schon klar, aber ich muss nicht dauerhaft und nur damit fahren. Also ich schaue schon was für Optionen ich habe.

I: Okay, und dann würdest du eher das wählen, wo mehr Leute unterwegs sind, normale Menschen damit fahren, als wenn du ein öffentliches Verkehrsmittel steigst, wo du dann eine der wenigen bist, die drinnen sitzt.

T1: Ja, ist auch immer weird. Ist auch ein bisschen komisch.

MW_T1.pdf: 133 - 137 (0)

Bei U-Bahnen steige immer ein. Bim immer so eine Frage, ob sie in der Nacht fährt oder nicht. Aber wenn ich sehe, dass sie fährt, steige ich auch ein.

MW_T1.pdf: 191 - 192 (0)

T1: Kommt drauf an, wo ich bin, wenn jetzt gerade irgendwo beim Westbahnhof bin, überlege ich es mir vielleicht, dass ich mir einen Scooter nehme.

I: Warum konkret beim Westbahnhof?

T1: Weil du eigentlich gemütlich die Mahü runterfahren kannst und den Burg-ring zu mir nach Hause und die Strecke ist sicher schön, da ist ein eigener Radlweg, da kannst du ur gemütlich fahren mit dem Scooter, das ist kein Problem. Es ist alles chillig. Wenn ich jetzt aber irgendwo bei der Spittelau hinten bin, kenne ich mich wenig aus, dann warte ich schon auf die U-Bahn. Das schon. Dann bin ich mit der U-Bahn sicherer, bis ich wieder irgendwo in der Nähe von mir bin, dass ich sag, okay, habe ich Lust, dass ich da weiter fahr oder (...) und weiter gehe das Stückerl oder nehme ich mir einen Scooter oder Rad.

MW_T1.pdf: 197 - 203 (0)

Mit Freunden gemeinsam zum Karlsplatz und dann alleine mit der U4 zum Schwedenplatz. Von dort dann mit einem Lime-Scooter zu mir heim über die Salztorbrücke.

TB_T1: 41 - 42 (0)

Welche Bedeutung hat für dich der Scooter, insbesondere im nächtlichen Kontext?

T1: Die sind eigentlich weit verbreitet in Wien und ich komme einfach schnell von A nach B. Ich muss auf einer U-Bahn-Station jetzt keine 10 oder 15 Minuten warten auf die nächste U-Bahn, denn in diesen 10-15 Minuten, selbst wenn ich 2 Minuten zum nächsten Scooter hingehen muss, bin ich quasi ja schon fast daheim, das ist so der Gedanke dahinter. Preislich sind die auch noch äh recht, ähm, recht okay und von dem her nehme ich, wenn ich das Angebot habe oder auch ein Rad natürlich auch gerne in Anspruch. Ich fühle mich dann einfach, als ob ich dann schneller zu Hause bin und vor allem nachts, wenn man eh schon müde ist, will ich nicht irgendwo noch lange warten müssen, sondern will einfach heim. Außer es ist halt nichts in der Nähe.

I_T1.pdf: 63 - 69 (0)

Würdest du nachts auch unbekanntere Strecken zu Fuß bewältigen, wenn du als Alternative lange auf einer Straßenbahn oder Ähnliches warten müsstest?

T1: Jein, ähm wie gesagt, das war der Vorteil, weil ich eben nicht weit weg da wohne und ich kenne die Strecke und am Gürtel fühle ich mich jetzt nicht unsicher, während irgendwo im 10., 11., 12. oder 13. Bezirk wäre die Sache natürlich schon anders. Wenn ich da jetzt nichts finde an Rad oder Lime und es ist jetzt aber keine Ahnung schon nach Mitternacht, kann es durchaus sein, dass ich mir ein Taxi rufen würde.

I_T1.pdf: 93 - 97 (0)

T1: Ähm, wenn ich jetzt beispielsweise doch 15 Minuten gehen würde, bis ich irgendwo hinkomme, damit der öffentliche Transport weitergeht oder bis sozusagen der nächste Transport kommt. Ich glaube, dann würde ich es mir überlegen, dass ich ein Taxi nehme, was dann einfach auch bequemer ist.

I_T1.pdf: 99 - 100 (0)

I: Okay. Welche öffentlichen Verkehrsmittel gibt es bei dir in der Nähe?

T1: Ganz klassisch die U4, dann Schottenring, die kreuzt sich mit der U2, öffentliches Verkehrsmittel würde ich auch als Rad dazu sehen von Wienmobil. ich habe die Straßenbahn 1 und 71 und die UZ2, ich glaube die D, aber da bin ich mir nicht ganz sicher in der Nähe und ich hätte auch Busse in der Nähe. Also so einen kleinen Elektrobuss, der im Inneren vom ersten Bezirk fährt, aber auch ein Bus in der Nähe von mir, der mich zum Praterstern bringen würde vom Karmelitermarkt aus.

I_T1.pdf: 126 - 130 (0)

T1: Tagsüber bin ich mindestens einmal mit der U-Bahn unterwegs, weil ich Montag bis Freitag die U-Bahn brauche, damit ich in die Arbeit komme. Beim Heimfahren abends kommt es halt drauf an, was ich sonst noch mache. Da kann es durchaus sein, dass es die Bim ist oder ein Bus ist. Ähm, in der Nacht ist halt

der Faktor, dass ich einfach schnell nach Hause möchte. Nicht, weil ich mich unbedingt unsicher fühle, aber weil es natürlich immer ein Faktor ist, der zu berücksichtigen ist, wenn man als alleinstehende Frau quasi irgendwo hinget und da ist es mir eigentlich schon wichtig, dass ich da recht schnell zu Hause bin. Also, ich bin dann auch immer froh, wenn ich dann mit einer Freundin zur U-Bahn-Station gehen kann, zusammen mit der U-Bahn warten kann.

I_T1.pdf: 135 - 140 (0)

I: Okay, in wiefern nutzt du Nachtbusse, also wie sieht das mit Nachtbussen aus und wie sieht das mit Taxidiensten aus, wie z.B. auch Uber?

T1: Ähm, Nachtbusse versuche ich zu meiden, weil ich nicht verstehe, wie die Busse fahren. Also das traue ich mir glaube ich nicht ganz zu, außerdem bin ich meistens innerstädtisch unterwegs, bedeutet, da ich auch recht nah zur Innenstadt wohne, brauche ich die auch sehr selten. Also, die habe ich so gut wie gar nicht in Anspruch und ich ziehe Taxi einfach Uber vor, zum mindestens, ich weiß jetzt nicht, wie es jetzt ist, aber aber ich habe einfach noch das Ding drinnen: Taxi ist halt von Versicherung, falls was passiert, besser als Uber, obwohl glaube ich jetzt Uber auch zu Taxi gehört, aber ich habe die Nummer schon so eingepägt in meinem Kopf, dass ich weiß, dass ich blind wählen kann die Taxinummer. Ähm, ich wüsste jetzt nicht, bei Uber müsste ich mir wieder eine App runterladen ähm und das versuche ich ein bisschen zu vermeiden.

I_T1.pdf: 141 - 147 (0)

I: Wenn ich noch mal wiederholen darf, warum sind die Nachtbusse nichts für dich?

T1: Ich brauche sie nicht, weil wie gesagt, ich meistens innerstädtisch unterwegs bin und innerstädtisch eigentlich recht gut die Verbindung nachts auch ist bzw. ich innerstädtisch auch weiß, wo ich bin und ich auch gut mit Rad oder mit dem Scooter nach Hause kann.

I_T1.pdf: 148 - 150 (0)

I: Genau, du hast gesagt mit der S-Bahn würdest du normalerweise fahren oder fährst wahrscheinlich auch ins Training. Ist es bei dir öfter so, dass du die S-Bahn nimmst?

T2: Ja, weil die S-Bahn direkt bei uns daheim ist.

MW_T2.pdf: 30 - 32 (0)

Aber wenn ich nachts unterwegs bin oder Party mache und so, dann ist es meistens ein Taxi, dass mich heimbringt oder mich und Freunde heimbringt.

MW_T2.pdf: 164 - 165 (0)

I: Also du würdest dann auch keinen Nachtbus nehmen?

T2: Nicht mehr so, glaube ich. Also, ich habe es früher gemacht, aber jetzt nicht mehr so wirklich, glaube ich.

I: Was sind da die Gründe?

T2: Zu faul auf das ganze Warten oder das Hin und Her, da denke ich mir, da habe ich das Geld und bin ich früher daheim und dann kann ich mehr schlafen. Also da ist einfach diese Bequemlichkeit, die da zukommen ist. Wo man auch einfach-, also das ist glaube ich wurscht, ob Mama oder nicht, aber ich denke mal, okay, dann habe ich mehr Zeit zum Schlafen. Ich will einfach nur ins Bett, lass mich irgendwo.

MW_T2.pdf: 166 - 171 (0)

I: Wegen den Verkehrsmitteln abends haben wir schon gesprochen, eben, dass du dann aufs Taxi umsteigst, obwohl du das jetzt auch nicht so toll findest.

T2: Genau, nie alleine. Das mache ich nie alleine, das mache ich immer mit irgendjemandem zusammen. Oder wenn ich weiß, also wir fahren die meiste Zeit die Strecke zusammen und dann fahre ich 5, 10 Minuten höchstens alleine, dann schon.

MW_T2.pdf: 421 - 423 (0)

aber ansonsten war halt manchmal die Überlegung, da ja passt dann fahren wir mit dem Uber nach Hause

und da war halt doch jemand anders der sagt okay, er fährt jetzt auch oder ansonsten nach einer Hochzeit z.B. aus dem 22. zu uns rüber haben wir dann irgendwann gesagt um 3 Uhr der Früh, wir gehen jetzt nicht zu U1, also holen wir uns ein Taxi. Solche Sachen, das ist dann auch die Bequemlichkeit und, ja, gut nach einer Hochzeit sowieso auch mit den Schuhen und dem Kleid, aber das ist auch nach dem Fortgehen, also wir waren bei dem Junggesellenabschied in der Stadt und dann denkst du okay, ich muss jetzt mit der U-Bahn fahren, dann irgendwann fährt meine S-Bahn, also bei uns fahren ja auch nicht die S-Bahn immer durch bzw. fahren sie ja so wie die U-Bahn nicht durch.

MW_T2.pdf: 426 - 431 (0)

Wenn es schnell sein soll, fahre ich mit U-Bahnen. Oder S-Bahnen. Aber sonst, ja, es ist halt am Abend bei uns sind wir schlecht angebunden. Es ist ein bisschen besser geworden, weil es fahren noch mehr Buslinien und wir haben so ein Ruftaxi bei der Siemensstraße Station

MW_T3.pdf: 264 - 265 (0)

mittlerweile nehme ich halt auch wirklich gerne die E-Scooter für solche Sachen. Also natürlich, wenn ich nicht betrunken bin. Ja, ja, aber da nehme ich schon, weil eben wieder gar kein Bus mehr fährt. Ich will jetzt aber unbedingt fahren, weil Ich weiß es ist kalt oder weiß ich nicht, will nach Hause. Dann nehme ich da den Scooter schon. Ansonsten würde ich zu Fuß gehen.

MW_T3.pdf: 270 - 273 (0)

T4: Also ich finde am gemütlichsten ist U-Bahn. Ich fahre auch sehr viel Straßenbahn, auch eben vor allem wegen dem U2 Umbau. Was mich am Anfang bisschen genervt hat, weil es bisschen länger dauert. Inzwischen habe ich mich damit abgefunden.

(wir steigen in die U6 Richtung Siebenhirten ein)

T4: Aber U-Bahn ist halt auch super, wenn man z.B. wenn es regnet und man hat nichts Wasserfestes an oder so, man muss nur von U-Bahn zu U-Bahn, ist halt. Damit man nicht irgendwie nass wird oder weniger, aber ich glaube am meisten fahre ich dann wahrscheinlich Straßenbahn. Am wenigsten Bus, es liegt aber mehr dran, dass es einfach sich nicht ergibt.

MW_T4.pdf: 80 - 85 (0)

T4: Ja, es gibt so viel Straßenbahn und U-Bahn, dass man halt, wenn dann habe ich 13A, aber ja, ich brauche es selten, wenn dann-, wenn ich Bus fahre, dann eher, weil ich für den Job irgendwo hin muss, wo ich sonst nie hin muss, und wo es bisschen abgelegen ist und halt nur ein Bus hinfährt. Aber ich habe an sich-, ich weiß gar nicht, glaube ich finde eigentlich alles ganz chillig, manche Busfahrer sind nur bisschen wild.

MW_T4.pdf: 87 - 89 (0)

Und sonst fahre ich halt andere Routen, wenn nur noch der Nachtbus fährt oder so, aber das ist dann halt einfach die Verfügbarkeit von den Öffis, die ich dann halt so nutze, wie sie da sind.

MW_T4.pdf: 117 - 118 (0)

T4: Scooter fahre ich eigentlich nie. Aber das hat eigentlich wenig Grund, ich mach's nur irgendwie nicht. Also ich habe auch diese App nicht. Und ich glaube, ich habe bisschen Respekt davor. Ich meine in der Nacht ist eh wenig los, aber dass ich irgendwie wo rein fahre oder keine Ahnung dann einen Unfall bau oder so.

MW_T4.pdf: 127 - 129 (0)

Und beim zu Fuß gehen kann ich halt gemütlich irgendwie Hörbuch hören oder so und muss nicht so wirklich aktiv aufpassen, was ich tue. Also, wo rein rennen ist mir es noch nicht passiert (lacht).

MW_T4.pdf: 129 - 130 (0)

Es hätte einen direkteren Nachtbus gegeben, allerdings kam dieser erst in 27 Minuten als wir aufgebrochen sind.

TB_T4: 4 - 5 (0)

wir haben ja ein bisschen geredet über Uber und dass du Uber in manchen Situationen verwendest. Wie schaut es bei dir mit Taxis aus?

T4: Äh, ich verwende eigentlich meistens Uber, weil man den Preis vorher weiß. Und das ist irgendwie finde ich einfacher, wenn man halt gleich weiß, was man zahlen muss und nicht das dann irgendwie danach das rausfindet.

I: Okay. Gibt's irgendwelche anderen Gründe noch dafür oder oder war es das eigentlich, dass man da eben in der App gut den Preis vorher fix sieht?

T4: Ja, dass man halt es in der App bestellen kann und nicht irgendwie anrufen muss oder irgendwo hingehen, wo es halt Taxis gibt. Also ist generell einfacher zu organisieren. Ja.

I_T4.pdf: 4 - 10 (0)

generell bevorzuge ich, also wenn es möglich ist U-Bahn über Straßenbahn, weil es schneller ist und die Verbindungen, also wenn man etwas verspätet ist, dann findet man schneller eine Verbindung, aber

ja, aber am Abend also normalerweise das, wo ich denke, dass es leerer ist.
(lacht)

I: Wo weniger los ist?

T5: Ja, genau. Es hängt davon ab, wie viel Zeitunterschied ist, aber normalerweise nehme ich das erste, was vorgeschlagen wird, weil es generell mehr Sinn macht.

MW_T5.pdf: 27 - 32 (0)

Also es gibt ein Nightline von Karlsplatz und es gibt ein Nightline von Westbahnhof. Aber generell die zwei Stationen eher würde ich sagen.

I: Hast du die dann auch genutzt oder nutzt du die Nightlines dann oder Nachtbusse?

T5: Ja, früher mehr als jetzt, weil ich mittlerweile mich als eher "ältere Dame" sehe und mich nicht mehr schere, richtig lange fortzugehen. aber ja, eher das. Und (überlegt), aja, und Praterstern wegen der S-Bahn. Mhm. Praterstern oder Landstraße, es hängt davon ab, wie die Verbindung besser ist. Aber manchmal kann man auch mit denen ganz gut fahren, vor allem im Sommer an sehr durch.

MW_T5.pdf: 112 - 117 (0)

T5: Mittlerweile nicht mehr, aber früher habe ich die öfters benutzt, ja. Also da ist z.B. wieder-, da würde ich wieder U-Bahn über Bus bevorzugen. Weil die einfach schneller fährt und öfters. Vor allem im Sommer, dann würde ich einfach mit der U1 zum Keplerplatz fahren und heimgehen. Die Strecke ganz am Anfang, wie ich in den 10. gezogen bin, habe ich mir gedacht, (unsicheres "uhh"), "das ist nicht so schön".

MW_T5.pdf: 242 - 244 (0)

T5: Ja, schau, ich hätte mich, ich hätte zum Beispiel darum schon gejammt, dass ich, dass wir einmal 10 Minuten warten haben müssen, einmal 11 Minuten warten haben müssen, aber abends kommt es halt einfach mal vor. Deshalb bevorzuge ich U-Bahn, wenn es geht, weil die fahren ein bisschen öfters, aber da hätte es sich für mich persönlich nicht ausgezahlt. (lacht)

MW_T5.pdf: 280 - 282 (0)

T5: Ja. Ja, und ich glaub, ich würd sowieso kein zweimal umsteigen machen, wenn zwei davon ein Bus ist.

I: Ich spüre eine leichte Abneigung gegen Busse.

T5: (lacht) Es ist kein Hass gegen Busse, aber die sind halt tendenziell langsam. Ich finde die Lichter sind so anstrengend in den Bussen und die sind einfach- (...)

I: Die Beleuchtung in den Bussen meinst du?

T5: Ja, genau die sind einfach zu stark und tendenziell stinken die am meisten und ich glaube ich bin einfach empfindlich auf Gerüche.

I: Okay, gut. Also keine Busse.

T5: Also nicht "keine Busse", ich nehme schon öfters, weil die 14 einfach so angenehm ist. Das heißt, wenn ich in die 6. oder 7. oder 8. fahre, dann

nehme ich halt immer die 14A, weil die direkt vor der Haustür wegfährt.
Ähm, aber wenn es halt nicht sein muss, dann was anderes.

MW_T5.pdf: 296 - 304 (0)

Nach Mitternacht sind die öffentlichen Verkehrsmittel sehr beschränkt, aber die S-Bahn Fahrzeiten kann man vertrauen.

TB_T5: 4 - 4 (0)

Ich wollte fragen, wie sieht es bei dir mit Taxidienste aus unter anderem auch Uber, also nutzt du das auch?

T5: Eigentlich nicht. Äh, wenn ich kann, dann fahre ich immer mit den Öffis auch, wenn ich ähm also Uber benutze ich fast ausschließlich nur beim, vom Fortgehen heimzukommen irgendwie und auch nie alleine. Also das machen wir, also das vielleicht, im letzten Jahr bin ich vielleicht dreimal mit dem Uber gefahren. Viermal höchstens und das war immer wie wir als Gruppe vom Fortgehen zu mir oder zu irgendjemanden gefahren sind.

I: Okay, gibt es Gründe, warum du das nicht alleine machen würdest?

T5: Ich würde nie auf die Idee kommen ein Uber holen, weil wenn möglich, fahre ich mit den Öffis heim und wenn ich, wenn meine Unterkunft schlechter angeboten sein würde, dann würde ich sagen, okay, aber das ist halt nicht der Fall (...) und, also ich habe eine Night Line, die eben direkt eben da stehen bleibt und U1 und S-Bahn fahren ja normalerweise auch die ganze Nacht durch, also.

I: Also, das ist nur, wenn es wirklich eine Situation gibt, dass jemand jetzt ein Uber bucht und du dann Teil davon sein könntest, aber nicht weil du hast eigentlich die Möglichkeiten vor Ort und brauchst das jetzt eigentlich gar nicht.

T5: Ja, wenn ich allein bin, dann quäle ich mich lieber durch. Ich finde auch, dass es da teuer ist dafür.

I_T5.pdf: 26 - 36 (0)

T6: Ich habe mit dem Nachtbus bis jetzt zwei, drei, vier mal gefahren. Und es war immer voll.

MW_T6.pdf: 130 - 130 (0)

I: Okay. Gut. Also, du warst schon zweimal dreimal mit dem Nachtbus unterwegs.

T6: Genau, es war immer sehr sehr voll und es war kein Problem. Wirklich sehr sehr voll und ja, dann steige ich vom Nachtbus bei Hauptbahnhof aus und dann gehe ich nach Hause.

MW_T6.pdf: 135 - 137 (0)

I: Und welche Verkehrsmittel hast du eigentlich bei dir in der Nähe? Du hast die U-Bahn, die Straßenbahn wahrscheinlich auch bei dir?

T6: Ja, habe ich ja noch Bus. Ja, und S-Bahn habe ich auch, weil ich die in der Nähe vom Hauptbahnhof hab. (...) Ja, also S-Bahn, Straßenbahn, Bus und U-Bahn, ja.

I_T6.pdf: 14 - 16 (0)

manchmal teilt man sich eben auch ein Uber oder so.

Wobei ich in Uber nicht alleine einsteige, das mag ich nicht. Uber oder Taxi mag ich alleine nicht da. Da laufe ich tatsächlich lieber oder nehme den Nachtbus.

I: Einfach aus dem Sicherheitsaspekt, dass man sagt, okay, man fährt da gemeinsam als Truppe?

T7: Ja, genau.

(die U-Bahn fährt in der Station Karlsplatz ein)

T7: Also wie gesagt, ich fühle mich immer da, wo halt mehr Menschen sind sicherer und wenn ich halt die Wahl habe zwischen alleine Taxi oder Uber fahren oder mit mehreren Menschen in dem Nachtbus, dann fühle ich mich bei zweitem sicherer.

MW_T7.pdf: 152 - 158 (0)

T7: Ich fahre grundsätzlich am liebsten U-Bahn, weil es einfach am schnellsten geht.

MW_T7.pdf: 178 - 178 (0)

T7: Also ja, eigentlich alles also U-Bahn, Bus und Straßenbahn.

I: Und von den Linien her?

T7: U1, 13A und Straßenbahn die 18, also das sind die, die ich vor allem nutze und ist eigentlich, auch S-Bahn ist bei mir, also ich wohne in der Nähe vom Hauptbahnhof.

I_T7.pdf: 61 - 64 (0)

Appnutzung > Google Maps

normalerweise ich schaue dann nicht da unbedingt, also wegen den Anweisungen, sondern hier. (navigiert in der App auf der Karte)

I: Auf der Karte?

T3: Auf der Karte, dann zoome ich noch mal rein. Dass ich weiß, wo ich bin. Manchmal frage ich aber trotzdem auch noch Google Maps zusätzlich, weil ich dem nicht traue.

I: Wem traust du nicht? Die Standort-Angabe von Wien Mobil?

T3: Ja es ist manchmal zu langsam. Und da bin ich schon ein bisschen weiter und dann bin ich mir nicht sicher. Das ist jetzt eher eine relativ einfache Route, aber zum Beispiel, was ist das? (zeigt den ungenauen Standort in der Wien Mobil App)

MW_T3.pdf: 147 - 154 (0)

Also, dann würde ich eben noch mal bei Google Maps z.B. schauen, ne? So ich gehe dann rüber zu Google Maps. Und schau dann noch einmal, ob das wirklich so ist, auch wie es da steht, weil Google Maps hat normalerweise auch die besseren Wege.

I: Inwiefern? Die Routen meinst du?

T3: Ja, die Routen sind besser.

MW_T3.pdf: 171 - 174 (0)

T3: Ich glaube, Google Maps ist einfach für mich die erste Anwendung fürs Autofahren. Und dann ist es sekundär für den Weg zum Sichergehen, dass ich richtig gehe.

MW_T3.pdf: 180 - 181 (0)

Ich weiß, dass es des andere auch die Öffis hat, aber der bietet mir zu viel an, weil Google Maps bietet mir noch an, das Taxi nehmen oder E-Scooter und ich werde dazu verleitet dann andere Sachen in Anspruch zu nehmen, die ich nicht brauche. (kontrolliert die Route in der Google Maps App) Ja, und z.B. der sagt jetzt wir brauchen 11 Minuten. Okay. Ich glaube es war der falsche Aufgang. Schau mal. Deswegen vertraue ich solche Sachen nicht. (zoomt in die Karte) Ja. Okay, na wir sollen (...) dann gehe ich aber lieber den Weg von (seufzt) Ja, weil der sagt, also Google Maps sagt, ich soll so gehen. (zeigt den Weg auf der Google Maps Karte)

MW_T3.pdf: 181 - 186 (0)

T3: Also eben deswegen sage ich ja, Google Maps ist da eigentlich akkurater. Deswegen hat es wahrscheinlich auch gesagt, sollen wir da vorne gehen und darüber. (zeigt in eine Richtung)

I: Ah, ja.

T3: Beziehungsweise ich glaube Google Maps nimmt dann halt auch zuerst den Autofahrer, nicht den Fußgänger. Autofahrer, wenn ich da an der Brücke vorbei bin, kann ich nicht mehr zur Brücke fahren, also die nächste nehmen, ne? Und dann oh Gott. (seufzt) Ich habe eh genau das gescreenshotet.

MW_T3.pdf: 221 - 225 (0)

T4: Meistens Google Maps.

MW_T4.pdf: 5 - 5 (0)

T4:Ja, also ich würde zuerst auf Google Maps gehen.

I: Okay. Also einfach jetzt die Strecke, die wir machen-, würdest du als Ziel den Namen eingeben von der Lokalität?

T4: Ja, ja. Das ist auch so ein Hauptgrund, warum ich gern Google Maps nehme, weil man da die Namen eingeben kann und nicht extra googlen muss, wo das ist, damit man die Adresse eingeben kann, weil auf Wien Mobil kann man keine Namen eingeben. Ist eigentlich der Hauptgrund, warum ich Google Maps benutze.

MW_T4.pdf: 11 - 15 (0)

T4: Und dann einfach auf auf Route drücken.

I: Und Start würdest du dann deinen Standort auswählen?

T4: Ja.

MW_T4.pdf: 17 - 19 (0)

Bei Google Maps

hast du ja gemeint, dass du die Echtzeit-Info so schlecht findest und deswegen schaust du bei WienMobil nochmal.

T4: Ja. Also, wenn ich jetzt bei Stationen bin, die keine Anzeige haben, dann schaue ich auf Wien Mobil, weil also mein Freund hat mir mal gesagt, dass Wien Mobil halt immer die Echtzeitdaten hat und ich habe halt mir gedacht, ich glaube dem mal, weil warum sollte er lügen bei sowas? Und deswegen, wenn ich halt keine Anzeige habe, dann schaue ich auf Wien Mobil. Und sonst eben, ist es eher meine zweite Instanz, weil ich die Namen eben

eingeben

will auf Google Maps. Und wenn mir dann aber was komisch vorkommt, ich denke mir so, das wirkt irgendwie umständlicher als es sein müsste, dann schaue

ich auf Wien Mobil. (...) Und manchmal, inzwischen denke ich manchmal dran gleich auf Wien Mobil zu schauen, weil es, ja also viele in meinem Freundeskreis finden es besser, und sind der Meinung, dass es die besseren Routen hat. Deswegen ja, aber Fußwege schaue ich immer auf Google Maps, weil ich verstehe die Fußweg Dings von Wien Mobil, checke ich irgendwie nicht.

MW_T4.pdf: 319 - 327 (0)

I: Sind die anders im Vergleich zu Google Maps?

T4: Ich finde schon.

I: Inwiefern?

T4: Es ist irgendwie, also, ich bin halt Google Maps auch gewohnt, weil ich das halt benutze, seitdem ich alleine öffentlich unterwegs bin. Und ich habe ich habe einen recht schlechten Orientierungssinn. Das heißt, ich rely ein bisschen auf so Apps. Ich wüsste jetzt, also jetzt wüsste ich schon, wie ich heimkomme, aber ich wüsste jetzt von vielen Orten nicht, wie ich einfach da irgendwie zu Fuß heimkomme, nicht wirklich.

I: Ist da Google Maps ein bisschen zuverlässiger, was es die Gehwege betrifft, also so, wie die angezeigt werden von der Route her?

T4: Ja, also ich glaube, die Routen selber sind wahrscheinlich gleich, aber ich finde die Darstellung auf Google Maps macht mehr Sinn. Weil man noch mehr reinzoomen kann, es gibt mehr Details, es stehen halt die ganzen Straßennamen und die Geschäfte und ich orientiere mich dann auch öfter so an, "okay, ist dieses Geschäft jetzt da?" und so.

I: Ich verstehe schon, ja.

T4: Und auf Wien Mobil ist es halt mehr so minimalistisch und dann das finde ich bisschen verwirrend.

MW_T4.pdf: 328 - 339 (0)

Google Maps nehme ich eben auch für das Gehen und für das Autofahren. Wenn

ich mal Auto fahre, ich fahre sehr selten Auto. Weil ich nicht gern Auto fahre. Oder wenn ich Rad fahre, was ich auch selten tue. Das mache ich dann eigentlich immer mit Google Maps.

MW_T4.pdf: 355 - 357 (0)

Und Apple Maps finde ich verwirrend, also fürs Autoautofahren.

I: Meinst du diese Karten App?

T4: Ja genau. Also die benutze ich gar nicht.

I: Warum? Hast du die schon mal ausprobiert oder hast du mit der nie Berührungspunkte gehabt?

T4: Zweiteres eher, also ich habe halt immer Google Maps benutzt. Ich hatte früher halt immer Samsung Handys und da habe ich immer Google Maps benutzt.

Also benutze ich immer noch Google Maps. Und teilweise, wenn ich irgendwie mit Freundinnen beim Autofahren jetzt gefahren bin, die Apple Maps benutzt

haben, habe ich das Gefühl, dass wir uns da öfter verfahren haben oder, dass es mehr da mehr zu Chaos gekommen ist. Ich meine, ich bin auch keine gute Autofahrerin, das könnte auch an mir liegen, aber irgendwie finde ich Apple Maps zu sinnverwirrend. Aber ich habe es auch noch nicht viel benutzt, weil ich ja, ich bin halt mit Google Maps irgendwie groß geworden.

MW_T4.pdf: 360 - 368 (0)

Aber an sich finde ich bei Wien Mobil, das ist auch ein Vorteil von Wien Mobil, da steht halt oft, wenn irgendwas ist, wenn irgendeine Verspätung ist oder irgendein Unfall, was ich immer, schadhafte Fahrzeug, irgendwas. In Maps steht, das weniger, und in Maps braucht es auch teilweise länger, also z.B. die U2 fährt jetzt schon länger nicht und Maps hat relativ lange gebraucht, bis das drin war, dass es nicht mehr die U2 als Möglichkeit anzeigt. Also bei solchen Sachen, wenn wirklich gerade was ausfällt oder gerade für einen Tag, keine Ahnung, die Fünfer gar nicht fährt, das erfährt man halt auf Maps nicht, das erfährt man auf Wien Mobil. Das ist schon praktisch. da sind sie schon recht gut up to date immer.

MW_T4.pdf: 392 - 397 (0)

du hast ja gesagt, bei Wien Mobil ist es ja so minimalistisch, das wird hier meistens nicht angezeigt wird, wenn was in der Nähe ist, oder?

T4: Voll, also vielleicht da das irgendwie noch bisschen einzubauen, oder einfach von Maps die quasi, dieses Genauere zu nehmen, keine Ahnung, wie das mit Copyright und so ist, aber ja.

MW_T4.pdf: 410 - 412 (0)

Ich habe Google Maps gewählt, da ich es mir über Jahre angewöhnt habe und inzwischen automatisch wähle. Ich habe die Routenfunktion genutzt.

TB_T4: 22 - 23 (0)

In diesem Fall war die Routenplanung mit Google Maps sehr zuverlässig. Es wurden verschiedene Optionen angezeigt & ich konnte die für mich angenehmste auswählen.

TB_T4: 26 - 27 (0)

T5: Wenn ich eine Adresse habe, dann gehe ich noch mal, also ich benutze praktisch nur Google Maps. Außer ich muss Züge benutzen und nicht S-Bahn, also alles was innerhalb von Wien ist normalerweise Google Maps. Wenn außerhalb von Wien ist dann das ÖBB-App.

I: Die Scotty App?

T5: Nein, das normale ÖBB-App.

I: Ah, du nutzt die ÖBB-App.

]

T5: Genau, also das, was nicht jemand anders benutzt. (lacht)

I: Das ist dann für außerhalb von Wien.

T5: Ja, ja, aber für innerhalb Wien eigentlich fast ausschließlich Google Maps. Ähm, ja, also wenn ich die Adresse genau hätte, dann würde ich wahrscheinlich in Google Maps suchen, wenn ich das Lokal suchen würde, dann würde ich das in Google eingeben und dann über diese Maps Dingsie (...)

I: Damit sich dann Google Maps öffnet hier?

T5: Ja, genau, weil dann, keine Ahnung, es macht für mich mehr Sinn direkt nach dem Lokal zu suchen, weil da weiß ich auch, ob das die richtige ist, aber wenn ich Adresse habe, dann suche ich auf Google Maps.

I: Dann machen wir das mal. (gibt die Route in Google Maps ein)

T5: Okay. (schaut mit)

I: Und dann wahrscheinlich "Route"

T5: Genau, Route planen. (...)

I: Und was würdest du bei Start eingeben?

T5: Also mein Standort, was ist die Standardeinstellung bei mir, da gebe ich normalerweise-, also außer ich möchte schauen spezifisch, wenn ich dann in einer Stunde da bin, wie lange brauche ich woanders hin, dann gebe ich halt die andere Location, aber so normalerweise mein Standort. Und was ich manchmal variere ist eben, wann ich losgehe. Also jetzt oder in 10 Minuten und was auch immer. Aber sonst eben.

MW_T5.pdf: 3 - 23 (0)

T5: Oh, ich glaube das ist mehr Gewohnheit. Ähm, weil also keine Ahnung, ich wohne seit-, das ist das 8. Jahr in Wien und da wohne und ganz am Anfang war-, es war einfach Google Maps etwas was ich- (orientiert sich und schaut auf die umliegenden Schilder in der Station) Ich muss sagen, ich habe meine Brille heute vergessen. (geht voran) Also, App spezifisch keine Ahnung. Das Wien Mobil App hat mich nicht nie angesprochen.

MW_T5.pdf: 47 - 49 (0)

T5: Ja, ja, ich habe halt davor das Apple Maps benutzt und dann aber die war nicht so gut mit den Verbindungen und dann hat mir eine Freundin, die ebenfalls mit-, also meine Mitbewohnerin, damals Google Maps empfohlen, weil sie sich von funktioniert hat und ich sage, ja, okay. Habe ich einfach mich auf Google Maps umgewöhnt am Anfang und es ist geblieben. Das ist auch praktisch, weil man kann es nicht nur in Wien benutzen, sondern wenn man

auf der Reise ist, halt eben in anderen europäischen Städten funktioniert es auch immer mit den Öffis. Äh, eigentlich meine Eltern wohnen in der Steiermark. Das heißt, wenn ich in Graz bin, kann ich Google Maps benutzen, obwohl dort ist da tatsächlicher äh Grazverkehr App ist, also das App, die App ist wesentlich beliebter. Das heißt, die verwende ich ab und zu mal, aber ich ("hm"), benutze wirklich fast nur Google Maps auch in Budapest bin ich auch öfter. Es funktioniert einfach gut und es ist praktisch ein App zu haben. Ich habe die Apps trotzdem auf mein Handy, aber ich bin nicht sie so gut wie nie.

MW_T5.pdf: 60 - 67 (0)

T5: Ja voll. Ich meine, Google Maps ist nicht gerade das Beste, wenn es um aktuelle Probleme geht.

I: Aktuelle Störung meinst du?

T5: Ja, ja. Ich habe die Scotty App habe ich auch, Wien Mobil habe ich auch, aber verwende ich nie. Für Graz gibt's BusBahnBim, aber ist auch sehr selten in Verwendung und diese ÖBB Ticket App. Ja, weil da sind die Sachen, also ich weiß, dass Scotty praktischer ist, aber (unmotiviertes "hm").

I: Noch eine App mehr.

T5: Ja (seufzt).

MW_T5.pdf: 69 - 74 (0)

Das heißt von den Störungen her ist es nicht so aktuell.

T5: Nein. Manchmal sind auch die Umbauarbeiten nicht direkt drin, das heißt das ein bisschen nervig, aber solange ich nicht, also ich nicht in einer komplett, also an einen komplett neuen Ort gehen muss, brauche ich es ja hauptsächlich dafür, um zu sehen, wie lange ich ihn brauche, oder wo ich um, vielleicht wo ich umsteigen muss. Aber generell, wenn ich einschätzen kann, wo es hinget, dann weiß ich eh ungefähr schon, was ich nehmen muss. Also, weil zumindest wo wo ich halt losgehen muss. Weil da-, also, ich wohne eigentlich in der (nennt Heimatadresse) da beim Waldmüllerpark und da ist es recht praktisch, weil da bleibt die 6 ist da, 18 ist da, Badnerbahn, die 62 auch, aber die fährt jetzt nicht, weil Umbearbeiten auf der Wiener Hauptstraße gibt. Die 14A bleibt stehen, ähm eben die S-Bahn ist da, Hauptbahnhof ist 12 Minuten zu Fuß, 15 eher. Und die U1 Keplerplatz Station ist auch 10 Minuten zu Fuß. Ja, ist wirklich gut angebunden. Ah, ja, die O und die 11 sind auch so 10, oder 8 Minuten zu Fuß. Das heißt, ich komme wirklich überall gut hin, solange ich die Richtung weiß. gehe ich zumindest zu einer Öffi-Verkehr los und dann schaue ich, wo ich umsteigen muss oder aber so die ungefähr Richtung habe ich ja normalerweise.

MW_T5.pdf: 75 - 84 (0)

T5: Ja, ja, manche Adressen speichere ich auch ein. Wenn ich Maps offen habe.

I: Als Favorit meinst du oder wie?

T5: Ja, voll. (öffnet die App und zeigt die Favoriten her) Zum Beispiel da bei den Herzen, siehst du, welche Adressen ich eingespeichert habe, eben und die dann eh mit einer Notiz, von welcher Wohnung ich anläuten muss. Weil ich-, also ich verwende sie dann nicht um hinzufinden, sondern damit ich nachschlagen kann, wo ich dann anläuten muss, dass ich da bin.

I: Also das heißt, du kannst eine Adresse als Favoriten markieren und da kannst du noch Notizen hinzufügen?

T5: Ja, genau und das mache ich. Und das sind dann halt eben die Adressen von Freundinnen von mir ähm oder Freunden. Ist ja, gibt ja mehrere. Genau, und dann kann ich halt eben nachschauen oft eben da wieder 2B, oder da, also die das habe ich nur gespeichert, weil ich da hingehen will, aber z.B. (nennt Adresse) und das ist dann Top (nennt Hausnummer).

I: Okay, das heißt, du hast sehr viele Orte von Freunden markiert und auch Orte, also Restaurants z.B. Lokale, die du gerne mal besuchen möchtest?

T5: Ich glaub, das ist die das einzige Lokal, was ich gespeichert habe, weil ich immer drauf vergessen habe, wie das heißt und irgendwann habe ich mir eingebildet, ich muss dahin, muss mir das einspeichern und war seitdem nie dort. (lacht) Aber normalerweise benutze ich die eben nur, wenn ich so Freundadressen einspeichere und dann lösche ich sie, wenn sie umgezogen

sind. Ja, also ich bin super vergesslich was Zahlen angeht. Und ich stütze mich da ein bisschen drauf, weil also-, wenn ich irgendwo schon mal war, dann finde ich auch wieder hin, ohne dass ich die nachschlagen muss, wo das genau ist. Wenn ich weiß, dass ich schon mal dort war und ich wieder hin muss, dann schlage ich das entweder nur nach, um zu sehen, welche die schnellste Verbindung, also wie lange ich ihn brauche, welche die schnellste Verbindung ist bzw. was jetzt gleich fährt und wer jetzt losfährt.

MW_T5.pdf: 330 - 345 (0)

T5: Ich schaue nochmal bei mir nach. (öffnet Google Maps auf dem eigenen Smartphone) Das schaut bei mir bisschen anders aus. (gibt die Adresse des Zielorts ein)

I: Was ich gerade sehe bei dir, du hast eine andere View.

T5: Ja, genau, ich habe die das mit den-

I: Wie sagt man da? 3D Street View, Google Earth View?

T5: Ja, weil und ich sag es dir gleich wieso. Da ist die Kurve, die Kurve geht so. Ah ja, doch, dann waren wir richtig, ne? Aber wir müssen auf die andere Seite. Ah, ja, weil ich finde, das ist viel einfacher, eben wie jetzt zu erkennen, wo ich hin muss, wenn ich die Gebäude sehen kann, z.B. hier ist die Kirche und da kann ich z.B. schon, okay, da ist die Kirche, dann muss ich da auf der Seite vorbeigehen. Deshalb habe ich die Satellitenview an.

MW_T5.pdf: 390 - 397 (0)

Google Maps wurde aus Gewohnheit ausgesucht. Es wurden keine zusätzliche Features benutzt, ausser, dass Google Maps die Heimadresse merkt und daher man sie nicht getrennt eingeben muss. Ausserdem Habe ich noch auf die Feature geklickt wo man die unterschiedliche Zeitintervalle für diese Route sehen kann (wann kommt der nächste Zug).

TB_T5: 6 - 8 (0)

Auf dem Weg nach Hause war die App verlässlich und es wurde auch der kürzeste Weg angezeigt.

TB_T5: 11 - 11 (0)

Ich habe keine zusätzliche Features genutzt, wollte nur wissen, wie lange wir nach Hause brauchen.

TB_T5: 27 - 27 (0)

Ich wollte nur nachschauen, wann der nächste S-Bahn kommt. Ich habe es bereits gewusst, welche Route ich nehmen möchte, daher habe ich den Auswahl an Fahrt-Möglichkeiten, überhaupt nicht nachgeschaut. Ich war nur daran interessiert, wann wir losgehen sollen, um den nächsten Zug zu erreichen, und ungefähr wann wir zu Hause ankommen werden. Ich habe keine weitere Funktionen verwendet.

TB_T5: 43 - 45 (0)

Diese Studie zeigte mir, dass ich mein Google Maps App, doch weniger benutzte als ich dachte. Besonders Abends bin ich anscheinend nur in Gegenden unterwegs, woher ich genau weiß, wie ich heimkommen kann. Ich benutze die Apps nur um nachzuschauen, wann die nächsten Öffis fahren.

TB_T5: 58 - 59 (0)

T7: Ich würde es in Google Maps eingeben.

I: Okay, wie würdest du vorgehen? Was würdest du da eingeben?

T7: Entweder die genaue Adresse oder wenn es jetzt das Lokal ist, dann würde ich die Pizzeria eingeben.

I: Okay, dann geben wir die Pizzeria an. (wir geben die Adresse des Lokals als Zielort an) Okay, und dann?

T7: Klicke ich auf Route.

I: Und als Start, was nimmst du da?

T7: Wähle ich immer meinen Standort aus.

I: Alles klar. Das sind das jetzt die Routen, die uns vorgeschlagen werden.

T7: Und dann schaue ich immer ein bisschen, wo man am wenigsten umsteigen muss und was am kürzesten dauert und wäge dann ungefähr ab. Also in dem Fall würde ich die erste Route auswählen.

I: Alles klar, die erste Route ist ein bisschen Fußweg, 5 Minuten, dann zum Nestroyplatz U1 und umsteigen dann U4 Schwedenplatz, bis zum Margaretengütel und dann nochmal das Stückchen zu Fuß.

MW_T7.pdf: 2 - 13 (0)

I: Okay, das heißt diese drei Apps verwendest du, aber vorrangig eigentlich Google Maps, weil du das wahrscheinlich auch in Deutschland verwendest, oder wenn du mal irgendwie unterwegs bist?

T7: Ja, mittlerweile, also wenn ich in Städten bin, in denen ich mich nicht auskenne, dann eigentlich immer Google Maps und so hat das tatsächlich hat das angefangen, dass ich das so, als ich hierher gezogen bin, dann verwendet habe Und dann hat sich das so zu einer Gewohnheit ergeben.

MW_T7.pdf: 32 - 35 (0)

was du genauso von Google Maps nutzt in der App drinnen?

T7: Äh, oh viele tatsächlich. Also erstens Routenplanung, damit ich bei mir dann eben auch verschiedene Routen angegeben werden, ich genau sehen kann, okay, wie viel ist Fußweg, wie häufig muss ich umsteigen, wo muss ich umsteigen. Dann nutze ich aber auch Google Maps konkret um irgendwie Orte ausfindig zu machen, also auch für Cafés oder Bars oder Restaurants, und ich setze mir da immer so Merkchen. Also, so (lacht) habe ich das angefangen, hier in Wien zu machen. Und dann weiß ich immer bei-, am Anfang irgendwie den Überblick zu behalten, in welchem Bezirk man ist, wo man hin muss, finde

ich ganz schön schwierig und dann hat man es im Kopf, oder-, also nicht im Kopf, sondern in der App. (lacht) Und dann habe ich-, meine Wien-Karte ist voller kleiner Fähnchen. Dann kann ich immer schauen, was gerade am nächsten ist, wenn ich mich irgendwo befinde. Genau, dafür benutze ich das so.

MW_T7.pdf: 37 - 43 (0)

I: Was würdest du denn jetzt machen, wenn wir in der Station sind? Würdest du nochmal die App verwenden oder oder reicht dir das so, wie es jetzt ist?

T7: Nee, das würde mir so reichen. Vielleicht würde ich schauen in welche Richtung ich muss, wenn ich mich nicht auskenne.

I: Aber bis dort hin vertraust du jetzt einfach mal der Strecke weiterhin.

T7: Ja.

I: Du fährst jetzt so wie es gedacht ist und steig jetzt mal dann so ein.

T7: Genau, Richtung Oberlaa und dann (...). Und währenddessen checke ich die jetzt auch nicht häufiger, sondern nur einmal eben, wo ich dann gegebenenfalls umsteigen muss. Und sonst vertraue ich da Google Maps. Ja, ich lasse das auch meistens genauso und also ich drücke nie auf "Starten".

I: Du drückst nie auf "Starten"?

T7: Nein. (lacht)

I: Magst du das nicht?

T7: Nee, weil dann kommt immer erstens, dann geht da eine Stimme los und weist einem den Weg und ich finde dann die Ansicht mag ich nicht, ich mag gerne von oben auf eine Karte schauen. Und dann wird man nämlich sonst so (...) (verwirrt "hm"), ja.

I: Ah, okay.

T7: Ja, also ich schaue dann immer so, wo ich ungefähr bin.

I: Okay, und dann kannst du auch noch mit dem Finger herum navigieren auf der Karte, wenn du irgendwas nachschauen möchtest oder so?

T7: Genau.

MW_T7.pdf: 44 - 59 (0)

Weil halt so die Routenplanung ist bei Google Maps finde ich einfacher. Aber bei Wien Mobil ist es halt gut, dass man eben sehen kann, wenn man halt seinen Standort hat, welche Station ist jetzt hier in der Umgebung und wann fährt was. Aber ich finde für Wien Mobil muss man sich am besten schon ein wenig in Wien auskennen, um zu wissen, ah ja, da ist die Haltestelle und da fährt-, (...) weil wenn ich jetzt mich gar nicht auskenne und ich sehe okay, hier fährt in der Nähe 13A los. Und ich weiß aber gar nicht, wo der Bus hinfährt, weil die Endstation sagt einem ja auch meistens nichts, muss ich ja halt wieder diese Routenplanung machen und die finde ich da manchmal nicht so ganz sicher. Ich weiß gerade gar nicht mehr, weil ich habe es ewig nicht mehr gemacht.

I: Ist halt für jemanden, der neu in Wien ist, ist wahrscheinlich zu wenig Information in der Karte, dass du rauslesen kannst, okay, hier bin ich auf dem richtigen Pfad.

T7: Ja, wie gesagt, ich finde halt diese Routenplanung immer sehr angenehm, wenn ich die dann halt übersichtlich auf einer Karte habe und dann mich daran orientieren kann und auch dann so ja, verschiedene Optionen habe, wie ich am besten laufe, das funktioniert dann auch immer ganz gut, wenn man sich eben schon ausgeht. Ja.

I: Meinst du das halt in der Karte dann auch so diese Pünktchen eben da verschiedene Routen ausgewählt sind? Man kann dann sagen, okay, ich würde gern
die nehmen, die die zwar fünf Minuten länger dauert, aber halt auf der Hauptstraße entlang geht.

T7: Ja, genau. Und bei Google Maps ist ja auch so dieses von Tür zu Tür, wie lange ich brauche und nicht nur die Fahrzeit. Ich glaube, das ist bei WienMobil nicht so. Aber das weiß ich nicht genau, weil ich benutze es nicht so häufig.

MW_T7.pdf: 240 - 254 (0)

Ich habe Google Maps für die Routenplanung genutzt, aber zuvor geschaut, ob die U1 wieder fährt, da dort am Vortag ein Brand in der U-Bahn Station war und sie gesperrt war. Google Maps zeigt solche Vorfälle nicht immer an.

TB_T7: 4 - 5 (0)

Google Maps half mir bei dem auswählen einer alternativen Route

TB_T7: 9 - 9 (0)

Ich hab mich für Google Maps entschieden, da ich dort den Fußweg zur Station genau angezeigt bekomme und mich in der Gegend nicht allzu gut auskannte.

TB_T7: 19 - 19 (0)

Google Maps hat die Störung der 18 nicht angezeigt, aber Wien Mobil. Mit Google Maps hatte ich aber eine Auswahl an Routen.

TB_T7: 39 - 39 (0)

die Routenführung irgendwie bei Wien Mobil nicht so gerne mag, ich nicht so überschaulich finde und ich Google
Maps sehr gewöhnt bin und auch so die Ansicht und das da ja dann dann auswählen kann, welche Alternativen ich irgendwie hab, weil also, wie gesagt, die Störung wird ja nur dann auf Wien Mobil angezeigt, dann weiß ich, okay, beispielsweise die U1 kann ich nicht nehmen, habe aber direkt bei Google Maps, zwei, drei andere Alternativrouten, wo ich dann weiß, okay, die kann ich nehmen, weil ich weiß über die andere App, dass die U-Bahn nicht fährt, aber die anderen fahren. Und das ist einfach Gewohnheit und ich mag die Ansicht lieber und deswegen habe ich da gewechselt.

I_T7.pdf: 11 - 15 (0)

vielleicht finden andere Wien Mobil besser bei der Routenplanung, aber ich finde Google Maps einfach leichter und kenne halt, wie gesagt, die Ansicht und muss dann nicht irgendwie überlegen.
I_T7.pdf: 17 - 18 (0)

Appnutzung > Wien Mobil

T1: So. Ich muss jetzt erst mal schauen, wo ich gerade bin.

I: Ach so, also du nimmst nicht den aktuellen Standort?

T1: Na, meistens nicht.

I: Okay.

T1: Meistens habe ich den nicht eingeschalten.

MW_T1.pdf: 13 - 17 (0)

Wien Mobil App: Das ist mein Arbeitsweg, den kenne ich gut. Allerdings ist gerade eine Störung bei der U4 wodurch diese nicht durchfährt. Es ist nachts und daher gehe ich ungern eine weitere Strecke zu Fuß. Daher habe ich eine längere aber für mich sicherer Route mit Bus und Bim entschieden.

TB_T1: 6 - 7 (0)

Wien Mobil

App: ich wollte wissen, ob es einen Nachtbus bei mir in der Nähe gibt bzw. wann die nächste Bim gegen würde zum Schottenring.

TB_T1: 50 - 51 (0)

T1: Na ja, ähm, wenn ich durchschaue, wo ich gerade bin und was eventuell meine schnellste Option ist, schaue ich schon auf das Widget, was am schnellsten abfährt oder ähm (...), ob ich gemütlich äh hingehen kann oder ob ich vielleicht doch ein bisschen schneller gehen sollte, damit ich diese U-Bahn noch erwische. Dann geht's eigentlich nur um die Abfahrtszeiten und bei diesem einen Widget, dieses Bild, was ich reingegeben habe, da ist auch so ein gelbes Dreieck, was mir dann aber auch immer schnell anzeigt, ähm "hoppala", da ist irgendwas, eine Baustelle oder Polizei Einsatz, was auch immer, da muss ich nicht extra in die App einsteigen, denn wenn ich ungefähr weiß, wo ich bin, erspare ich mir quasi die Wiener Mobil App. Ich gehe gleich auf das Widget, du kannst ja, das ist (unv.), das Widget ist auf der Wien Mobil App. Das heißt, das zeigt mir, wenn ich den Standort an habe, was ich tue, immer sozusagen die schnellste Abfahrt Möglichkeit in deiner Nähe. Also, es ist auch standortbezogen. Und das kann ich in der WienMobil App quasi unter meinen Favoriten einspeichern.

I_T1.pdf: 52 - 59 (0)

T1: Ich nutze mein Widget, ich nutze die Wien Mobil App, ich nutze die App Lime für die Scooter, Nextbike für die Räder und ich benutze die Karten App, die ist am iPhone schon vorinstalliert und die funktioniert für mich ganz gut zur Orientierung.

I_T1.pdf: 162 - 163 (0)

I: In welchen Situationen und wie häufig nutzt du diese Apps? Das ist dann immer ein bisschen abhängig, oder?

T1: Ja, es ist abhängig, aber die goldenen drei sind immer Karten App, äh Wien Mobil-App. Ähm, und ähm meistens schaue ich bei Lime rein.

I_T1.pdf: 168 - 169 (0)

I: Okay, inwiefern hast du denn das Gefühl, dass du sich auf diese App verlassen können oder diese Apps?

T1: Recht gut. Wien Mobil App gefällt mir gut. Wie gesagt, es gibt halt zwei oder drei Sachen, die mich ein bisschen stören, aber ansonsten finde ich sie vom Aufbau her gut, von der Übersicht her gut. Und es wird auch recht zeitnah angezeigt, wenn irgendwo ein Problem mit irgendeiner Bim-Linie oder mit einer Buslinie oder mit einer U-Bahn ist. Die hängen da nicht lange hinten nach.

I_T1.pdf: 176 - 179 (0)

Welche konkreten Features und Services kennst du noch von der App und unterstützen dich bei deinem Weg, wenn man jetzt so die App betrachtet?

T1: Dass ich draußen das mit dem Widget machen kann. Äh, die Echtzeitdaten und die Kosten für die Tickets, denn wenn jemand bei mir zu Besuch ist, kaufe ich meistens die Tickets über die App.

I_T1.pdf: 180 - 183 (0)

was ich habe, ist, dass ich Favoriten habe.

I: Was speicherst du da auf?

T2: Äh, die Uni. Den ehemaligen Kindergarten von meinem Sohn. Dann habe ich noch abgespeichert, die Ärzte. Und das zu Hause. Und die Handballhalle.

I: Und die baust du dann auch immer ein, wenn du die Strecken brauchst?

T2: Ja, ja, also wenn ich jetzt, wenn ich jetzt dann von unserem Punkt nach Hause fahre, nehme ich die App raus, gib aktuellen Standort bis und dann nehme ich halt den Favorit zu Hause.

MW_T2.pdf: 344 - 349 (0)

T2: Das sind halt so die Favoriten, kann man vorher einspeichern. Und das nutze ich dann schon. Oder wenn ich bei uns zu Hause bin, da ist die Endstation eines Busses, dann schaue ich manchmal wann der wegfährt. Und ja, dann kann man ja direkt mit dem Standort schauen und dann zeigt-, weil das eigentlich der einzige Bus ist, der so wirklich fährt bei uns, und da schaue ich dann schon. Würde ich schon sagen.

MW_T2.pdf: 353 - 355 (0)

Wien Mobil. Ich habe die App genutzt, weil ich mit ihr sehr vertraut bin und ich sie immer nutze.

TB_T2: 4 - 4 (0)

Benutze sie immer, bin sehr zufrieden. Ich nutze die Favoriten und die Routenplanung

TB_T2: 17 - 17 (0)

T3: Gerne. Also ich nehme die Wien Mobil App. Normalerweise schaue ich, ob der Standort eingeschaltet ist, weil es leichter ist zum eben (...), dass er mir gleich den Startpunkt richtig auswählt. Praterstraße (...) kann natürlich

nicht schreiben (...) Praterstraße (tippt die Adresse in die Wien Mobil App ein) ich hab ADHS, das ist, deswegen bin ich ein bisschen (unv.).

I: Alles Gut. Lasse dir ruhig Zeit, wir haben keinen Stress.

T3: So, 15/, 1 2 3?

I: 15, ich glaube, es ist wurscht, nehmen wir 15/1.

T3: Okay (lacht). Genau, dann würde ich hingehen auf "Route erstellen", wählt automatisch den Standort aus. Wenn es mir zu lange dauert, dann mache ich es anders. Ich nehme normalerweise den Weg mit dem des geringsten Widerstandes. Also ich würde jetzt sagen, okay, ich brauche eine halbe Stunde mit drei Öffis oder halbe Stunde mit zwei. Also würde ich die mit zwei nehmen, weil weniger umsteigen, weniger Gefahr, dass man irgendwo eine Störung hat. Also, dann würde ich die nehmen.

MW_T3.pdf: 3 - 12 (0)

normalerweise ich schaue dann nicht da unbedingt, also wegen den Anweisungen, sondern hier. (navigiert in der App auf der Karte)

I: Auf der Karte?

T3: Auf der Karte, dann zoomte ich noch mal rein. Dass ich weiß, wo ich bin. Manchmal frage ich aber trotzdem auch noch Google Maps zusätzlich, weil ich dem nicht traue.

I: Wem traust du nicht? Die Standort-Angabe von Wien Mobil?

T3: Ja es ist manchmal zu langsam. Und da bin ich schon ein bisschen weiter und dann bin ich mir nicht sicher. Das ist jetzt eher eine relativ einfache Route, aber zum Beispiel, was ist das? (zeigt den ungenauen Standort in der Wien Mobil App)

MW_T3.pdf: 147 - 154 (0)

I: Und trotzdem verwendest du dann Wien Mobil?

T3: Ja, wegen den Öffis. (lacht laut) Ich weiß, klingt verwirrend.

MW_T3.pdf: 175 - 176 (0)

Wien Mobil ist für mich einfach, weil ich da meine Jahreskarte drauf hab und eben für die Öffis.

MW_T3.pdf: 181 - 181 (0)

I: Gibt's irgendwelche anderen Features, die du in der WienMobil App noch nutzt. Du hast die Jahreskarte drauf.

MW_T3.pdf: 194 - 194 (0)

Ansonsten, oh ja, ich schaue schon manchmal Stationen nach. Wenn ich weiß, ich muss mit dem 31A fahren, aber mir fällt jetzt der Name der Station nicht ein, wenn ich es jemandem halt sagen will. Dann schaue ich manchmal in der App nach. Und weil es dann schneller geht, ich einfach nur die Linie raussuchen muss. Genau, das mache ich auch manchmal. Ansonsten ich würde gerne die Funktion für Favoriten setzen nutzen ich.

I: Ah okay, da hast du wahrscheinlich das Zuhause drin und den Chor oder die Arbeit?

T3: Ja, eigentlich habe ich mich lange geweigert, weil ich mag das nicht wenn die Apps es wissen, was meine Lieblingsplätze sind, das ist so. Ein eigenes (...), ich weiß nicht, ich finde das seltsam. Aber ja, mit der Zeit ist es halt schon praktisch, wenn ich nicht dauernd die Adresse eingeben muss und ich da schauen muss. Genau, also eben die häufigsten Sachen. Den Chor noch nicht, weil jetzt war Sommerpause und jetzt habe ich es noch nicht drinnen.

I: Aber wahrscheinlich Kindergarten und Schule und so?

T3: Genau, genau. Auch weil ich z.B. die Kinder gebracht habe, manchmal wissen muss, wie schnell kommt der Bus. Also z.B. gerade beim 30er, den ich bei mir habe, da zählt es sich manchmal nicht aus auf dem Bus zu warten, da kann man auch eine Station gehen und dann einen anderen Bus nehmen. Dann weiß ich, okay, dann gehe ich vor. Oder ich sage, okay, ich habe da noch 5 Minuten Zeit, ich kann mir ein bisschen, ich muss mich nicht so stressen zu Hause um den Bus zu erwischen. Deswegen nutze ich das halt schon die Anzeige auch eben, von dem wie lange dauert es.

MW_T3.pdf: 199 - 211 (0)

Ja, von der Farbe, von Farben her oder sowas finde ich es eh schon gut.

MW_T3.pdf: 326 - 327 (0)

Die App (Wien Mobil) verwende ich aus Gewohnheit und weil ich den Weg allgemein schon gut kenne. Ich fahre regelmäßig mit der S-Bahn und wollte überprüfen, ob ich die Wartezeiten auf S-Bahn/Bus in Kauf nehmen oder doch spontan mit der U1 weiterfahren möchte. Das Feature, das ich verwendet habe war die Option "Favorit", damit ich meine Adresse nicht eingeben muss.

TB_T3: 4 - 6 (0)

An diesem Tag war die Routenplanung nicht zuverlässig. Der Zug nach Brec-lav ist entweder ausgefallen oder fuhr von einem anderen Bahnsteig ab. An sich

hat sie jedoch den schnellsten/zuverlässigsten Weg nach Hause gezeigt. Ich kann immer nach Ankunfts- und Abfahrzeit filtern und andere Transportmöglichkeiten auswählen (Rad, Auto, Gehen, Mix)

TB_T3: 9 - 11 (0)

Die App (Wien Mobil) verwende ich aus Gewohnheit und Sicherstellung des Weges. Ich kenne den Heimweg sehr gut und prüfe daher nur noch grob, ob mein Zeitmanagement korrekt ist. Ich nutze die Handyortung und das Feature "Favorit", damit ich meine Adresse nicht extra eingeben muss.

TB_T3: 23 - 24 (0)

Die App (Wien Mobil) verwende ich aus Gewohnheit und Sicherstellung des Weges. Ich kenne den Heimweg sehr gut und prüfe daher nur noch grob, ob

mein Zeitmanagement korrekt ist. Ich nutze die Handyortung und das Feature "Favorit", damit ich meine Adresse nicht extra eingeben muss.

TB_T3: 42 - 43 (0)

T4: Meistens Google Maps. Aber mir wurde schon von manchen Leuten nahegelegt, mehr Wien Mobil zu benutzen, weil Google Maps keine Echtzeitdaten hat
Wien Mobil schon und teilweise denke ich mir bei Google Maps so, was soll das sein?

I: Echt? Ist es so unklar zum Teil?

T4: Also nicht unklar, sondern teilweise sind es Routen, wo ich mir so denke, das kann nicht die schlaueste Route sein. Und dann schaue ich auf Wien Mobil nochmal und wenn da dasselbe ist, dann bin ich so okay anscheinend, das ist einfach scheiße zu erreichen.

MW_T4.pdf: 5 - 9 (0)

Bei Google Maps
hast du ja gemeint, dass du die Echtzeit-Info so schlecht findest und deswegen schaust du bei WienMobil nochmal.

T4: Ja. Also, wenn ich jetzt bei Stationen bin, die keine Anzeige haben, dann schaue ich auf Wien Mobil, weil also mein Freund hat mir mal gesagt, dass Wien Mobil halt immer die Echtzeitdaten hat und ich habe halt mir gedacht, ich glaube dem mal, weil warum sollte er lügen bei sowas? Und deswegen, wenn ich halt keine Anzeige habe, dann schaue ich auf Wien Mobil. Und sonst eben, ist es eher meine zweite Instanz, weil ich die Namen eben eingeben will auf Google Maps. Und wenn mir dann aber was komisch vorkommt, ich denke mir so, das wirkt irgendwie umständlicher als es sein müsste, dann schaue ich auf Wien Mobil. (...) Und manchmal, inzwischen denke ich manchmal dran gleich auf Wien Mobil zu schauen, weil es, ja also viele in meinem Freundeskreis finden es besser, und sind der Meinung, dass es die besseren Routen hat. Deswegen ja, aber Fußwege schaue ich immer auf Google Maps, weil ich verstehe die Fußweg Dings von Wien Mobil, checke ich irgendwie nicht.

MW_T4.pdf: 319 - 327 (0)

I: Sind die anders im Vergleich zu Google Maps?

T4: Ich finde schon.

I: Inwiefern?

T4: Es ist irgendwie, also, ich bin halt Google Maps auch gewohnt, weil ich das halt benutze, seitdem ich alleine öffentlich unterwegs bin. Und ich habe ich habe einen recht schlechten Orientierungssinn. Das heißt, ich rely ein bisschen auf so Apps. Ich wüsste jetzt, also jetzt wüsste ich schon, wie ich heimkomme, aber ich wüsste jetzt von vielen Orten nicht, wie ich einfach da irgendwie zu Fuß heimkomme, nicht wirklich.

I: Ist da Google Maps ein bisschen zuverlässiger, was es die Gehwege betrifft, also so, wie die angezeigt werden von der Route her?

T4: Ja, also ich glaube, die Routen selber sind wahrscheinlich gleich, aber ich finde die Darstellung auf Google Maps macht mehr Sinn. Weil man noch mehr reinzoomen kann, es gibt mehr Details, es stehen halt die ganzen Straßennamen und die Geschäfte und ich orientiere mich dann auch öfter so an, "okay, ist dieses Geschäft jetzt da?" und so.

I: Ich verstehe schon, ja.

T4: Und auf Wien Mobil ist es halt mehr so minimalistisch und dann das finde ich bisschen verwirrend.

MW_T4.pdf: 328 - 339 (0)

T4: Also, hier mache ich meistens-, (...) aber was natürlich praktisch ist das Ticket.

I: Das Ticket? Hast du dein Ticket da drin?

T4: Ja, ich habe mein Ticket auf Wien Mobil. Also dafür benutze ich es und wenn ich halt kontrolliert werde, dann ja, zeige ich es halt her. Die Vorteilswelt ist neu, davon habe ich gehört, aber habe ich mir noch nie angeschaut. Sonst eigentlich mache ich hier immer nur entweder Ticket herzeigen oder ich gebe halt oben mein Ziel ein, (...) und oben meinen Standort,

MW_T4.pdf: 341 - 345 (0)

manchmal schaue ich halt schon im Vorhinein, wie ich dann von wo nach wo komme und dann gebe ich halt irgendwas ein.

I: Dann brauchst du ja nicht den aktuellen Standort, sondern-

T4: Genau, dann dann gebe ich halt ein. Oder wenn ich gerade keinen guten Empfang hab oder so, dann funktioniert der Standort halt dann auch öfter nicht so gut. Und ich schau dann eigentlich immer nur hier unten, was ich manchmal mache ist eben dieses "früher", "später" oder, dass ich halt da eingebe. Wenn ich z.B. zum Flughafen muss oder so, dann schau ich halt okay, ich muss am Montag um (..), dann gehe ich meistens auf "Ankunft", um "6

Uhr" irgendwo sein, dann gebe ich das halt ein und schau, okay, wie fahre ich da am besten? Das sind dann auch so die Sachen, wo ich wirklich auf diese Zeiten schau, wenn ich weiß, ich muss wirklich um Punkt 6 da und da sein, weil ich einen Zug oder einen Flug oder was ich immer erwischen muss. Das war es eigentlich. Wien Mobil nehme ich eigentlich nur für Öffis.

MW_T4.pdf: 347 - 355 (0)

Aber an sich finde ich bei Wien Mobil, das ist auch ein Vorteil von Wien Mobil, da steht halt oft, wenn irgendwas ist, wenn irgendeine Verspätung ist oder irgendein Unfall, was ich immer, schadhafte Fahrzeug, irgendwas. In Maps steht, das weniger, und in Maps braucht es auch teilweise länger, also z.B. die U2 fährt jetzt schon länger nicht und Maps hat relativ lange gebraucht, bis das drin war, dass es nicht mehr die U2 als Möglichkeit anzeigt. Also bei solchen Sachen, wenn wirklich gerade was ausfällt oder gerade für einen Tag, keine Ahnung, die Fünfer gar nicht fährt, das erfährt man halt auf Maps nicht, das erfährt man auf Wien Mobil. Das ist schon praktisch. da sind sie schon recht gut up to date immer.

MW_T4.pdf: 392 - 397 (0)

du hast ja gesagt, bei Wien Mobil ist es ja so minimalistisch, das wird hier meistens nicht angezeigt wird, wenn was in der Nähe ist, oder?

T4: Voll, also vielleicht da das irgendwie noch bisschen einzubauen, oder einfach von Maps die quasi, dieses Genauere zu nehmen, keine Ahnung, wie das mit Copyright und so ist, aber ja.

MW_T4.pdf: 410 - 412 (0)

Wir haben Wien Mobil genutzt da es aktuelle infos hat.

Wir haben die Routenfunktion genutzt.

TB_T4: 5 - 6 (0)

Für die zurückgelegte Strecke war die Routenplanung top. Es wurden verschiedene Optionen vorgeschlagen von denen man gut eine passende auswählen

konnte. Die Informationen waren richtig & wir sind flott und problemlos nachhause gekommen.

TB_T4: 9 - 10 (0)

Manchmal schaue ich noch bei Wien Mobil, weil da ist eben auch mein Semesterticket drin und da schaue ich

auch halt wieder mal wann irgendwie konkret Bus oder Bahn kommt, weil manchmal die Anzeigen nicht so gut funktionieren und Google Maps ist da nicht

immer so genau. Aber das passiert nur, wenn ich eh an der Haltestelle schon stehe und warte.

MW_T7.pdf: 28 - 30 (0)

Weil halt so die Routenplanung ist bei Google Maps finde ich einfacher. Aber bei Wien Mobil ist es halt gut,

dass man eben sehen kann, wenn man halt seinen Standort hat, welche Station ist jetzt hier in der Umgebung und wann fährt was. Aber ich finde für Wien Mobil muss man sich am besten schon ein wenig in Wien auskennen, um zu wissen, ah ja, da ist die Haltestelle und da fährt-, (...) weil wenn ich jetzt mich gar nicht auskenne und ich sehe okay, hier fährt in der Nähe 13A los. Und ich weiß aber gar nicht, wo der Bus hinfährt, weil die Endstation sagt einem ja auch meistens nichts, muss ich ja halt wieder diese Routenplanung machen und die finde ich da manchmal nicht so ganz sicher. Ich weiß gerade gar nicht mehr, weil ich habe es ewig nicht mehr gemacht.

I: Ist halt für jemanden, der neu in Wien ist, ist wahrscheinlich zu wenig Information in der Karte, dass du rauslesen kannst, okay, hier bin ich auf dem richtigen Pfad.

T7: Ja, wie gesagt, ich finde halt diese Routenplanung immer sehr angenehm, wenn ich die dann halt übersichtlich auf einer Karte habe und dann mich daran orientieren kann und auch dann so ja, verschiedene Optionen habe, wie ich am besten laufe, das funktioniert dann auch immer ganz gut, wenn man sich eben schon ausgeht. Ja.

I: Meinst du das halt in der Karte dann auch so diese Pünktchen eben da verschiedene Routen ausgewählt sind? Man kann dann sagen, okay, ich würde gern die nehmen, die die zwar fünf Minuten länger dauert, aber halt auf der Hauptstraße entlang geht.

T7: Ja, genau. Und bei Google Maps ist ja auch so dieses von Tür zu Tür, wie lange ich brauche und nicht nur die Fahrzeit. Ich glaube, das ist bei

WienMobil nicht so. Aber das weiß ich nicht genau, weil ich benutze es nicht so häufig.

MW_T7.pdf: 240 - 254 (0)

Durch Wien Mobil und das Warndreieck bei der U1 wusste ich dann, dass sie nicht fährt

TB_T7: 5 - 6 (0)

Wien Mobil zeigt mir zuverlässig aktuelle Störungen an.

TB_T7: 9 - 9 (0)

Bei der Anzeige an der Haltestelle der 18 stand, dass sie erst in 32 min kommt. Dann habe ich Wienmobil geöffnet, um zu schauen, um welche Störung es sich handelt.

TB_T7: 35 - 36 (0)

die Routenführung irgendwie bei Wien Mobil nicht so gerne mag, ich nicht so überschaulich finde und ich Google

Maps sehr gewöhnt bin und auch so die Ansicht und das da ja dann dann auswählen kann, welche Alternativen ich irgendwie hab, weil also, wie gesagt, die Störung wird ja nur dann auf Wien Mobil angezeigt, dann weiß ich, okay, beispielsweise die U1 kann ich nicht nehmen, habe aber direkt bei Google Maps, zwei, drei andere Alternativrouten, wo ich dann weiß, okay, die kann ich nehmen, weil ich weiß über die andere App, dass die U-Bahn nicht fährt, aber die anderen fahren. Und das ist einfach Gewohnheit und ich mag die Ansicht lieber und deswegen habe ich da gewechselt.

I_T7.pdf: 11 - 15 (0)

Ja, ich nutze

Wien Mobil nur irgendwie um zu schauen, wann aktuell eben irgendwie U-Bahn oder Bus kommt, weil das da auch steht, und ob es halt Störungen gibt, weil das

immer super aktuell ist.

I_T7.pdf: 19 - 21 (0)

Appnutzung > Karten App
(Apple)

T1: Ähm (...) ich schaue wirklich, wo ich bin. Ich schalte dann auch meinen Standort ein und dann schaue ich, was in der Umgebung ist und was ich kenne und ob ich von dort ungefähr weiß, wie nach Hause komme.

MW_T1.pdf: 108 - 109 (0)

Karten App am iPhone: Die App war schon installiert und funktioniert für mich gut genug um Sie weiter zu benutzen. Damit orientiere ich mich immer wo

ich genau bin. So kann ich besser einschätzen wie ich nach Hause fahren will. Natürlich bevorzuge ich Wege die ich schon kenne.

TB_T1: 4 - 5 (0)

Karten App: Da schaue ich immer wo ich gerade bin und ob ich in der Nähe was kenne. Danach habe ich in der Wien Mobil App geschaut: Keiner der Optionen hat mir wirklich zugesagt, daher habe ich mich entschieden mit Freunden zum Karlsplatz zu gehen. In meinem Widget am Handy kann ich

ungefähr

sehen wann die nächste U-Bahn fährt daher hab ich da mal draufgeschaut. Es steht zwar ab Schottenring, aber so weis ich in welchem Intervall sie fahren und dass sie überhaupt fahren.

TB_T1: 27 - 30 (0)

Die Karten App ist für mich zuverlässig und hilft mir bei der Orientierung meiner Route. So wusste ich, dass beispielsweise der Bus 75A Laimgrubengasse nicht weit weg (ca. 5 Min. Gehweg) ist. Diese Strecke kenne ich und hatte diese in Erwägung gezogen.

TB_T1: 33 - 34 (0)

Karten App: Ich habe geschaut wo genau ich bin, da ich wusste, dass ich nicht weit weg von zu Hause bin. Hab mich an der Karte genauer orientiert, da ich in dieser Gegend schon mal gewesen bin. Diese habe ich am Handy geöffnet, da ich mit einer Freundin zum Gürtel vom Lokal gegangen bin.

TB_T1: 49 - 50 (0)

T1: Ich nutze mein Widget, ich nutze die Wien Mobil App, ich nutze die App Lime für die Scooter, Nextbike für die Räder und ich benutze die Karten App, die ist am iPhone schon vorinstalliert und die funktioniert für mich ganz gut zur Orientierung.

I_T1.pdf: 162 - 163 (0)

I: In welchen Situationen und wie häufig nutzt du diese Apps? Das ist dann immer ein bisschen abhängig, oder?

T1: Ja, es ist abhängig, aber die goldenen drei sind immer Karten App, äh Wien Mobil-App. Ähm, und ähm meistens schaue ich bei Lime rein.

I_T1.pdf: 168 - 169 (0)

I: Okay, das hat man nämlich ein andere Teilnehmerin auch schon gesagt, das sie die Karten App gemeinsam mit der Wien Mobil App nutzt.

T2: Ja, weil Wien Mobil ist für mich verwirrend: "Treppe rauf, Treppe runter, Treppe rechts, links" und ich so: "Ja alles klar.", ich mach die Karten App, weil die macht wirklich von meinem Standpunkt aus und das ist für mich ein bisschen besser.

I: Okay, das heißt, du hast da mehr Informationen, mehr Details und akkurater als Wien Mobil?

T2: (überlegt) Die sagt mir halt einfach die Richtung an: "Gehen Sie jetzt rechts", wie ein Navi. Wie Google Maps quasi.

(wir steigen in den Bus ein und setzten uns zu dem Zweitersitz direkt gegenüber vom mittleren Eingang)

T2: Es sagt mir die Richtungen an, wie ich gehen muss und natürlich dann halt auch wie ein Navi mit dem Punkt.

I: Okay, also ein genauer Standort wird dann auch angezeigt?

T2: Ja, genau. Und das ist für mich einfacher. Was ich aber nicht mache ist in der Karten-App mit den Öffis.

I: Da geht's jetzt nur um die direkte Navigation?

T2: Nur ums Gehen, genau.

I: Okay.

MW_T2.pdf: 247 - 258 (0)

Und Apple Maps finde ich verwirrend, also fürs Autoautofahren.

I: Meinst du diese Karten App?

T4: Ja genau. Also die benutze ich gar nicht.

I: Warum? Hast du die schon mal ausprobiert oder hast du mit der nie Berührungspunkte gehabt?

T4: Zweiteres eher, also ich habe halt immer Google Maps benutzt. Ich hatte früher halt immer Samsung Handys und da habe ich immer Google Maps benutzt.

Also benutze ich immer noch Google Maps. Und teilweise, wenn ich irgendwie mit Freundinnen beim Autofahren jetzt gefahren bin, die Apple Maps benutzt

haben, habe ich das Gefühl, dass wir uns da öfter verfahren haben oder, dass es mehr da mehr zu Chaos gekommen ist. Ich meine, ich bin auch keine gute Autofahrerin, das könnte auch an mir liegen, aber irgendwie finde ich Apple Maps zu sinnverwirrend. Aber ich habe es auch noch nicht viel benutzt, weil ich ja, ich bin halt mit Google Maps irgendwie groß geworden.

MW_T4.pdf: 360 - 368 (0)

T5: Ja, ja, ich habe halt davor das Apple Maps benutzt und dann aber die war nicht so gut mit den Verbindungen und dann hat mir eine Freundin, die ebenfalls mit-, also meine Mitbewohnerin, damals Google Maps empfohlen, weil sie sich von funktioniert hat und ich sage, ja, okay. Habe ich einfach mich auf Google Maps umgewöhnt am Anfang und es ist geblieben. Das ist auch praktisch, weil man kann es nicht nur in Wien benutzen, sondern wenn man

auf der Reise ist, halt eben in anderen europäischen Städten funktioniert es auch immer mit den Öffis. Äh, eigentlich meine Eltern wohnen in der Steiermark. Das heißt, wenn ich in Graz bin, kann ich Google Maps benutzen, obwohl dort ist da tatsächlicher äh Grazverkehr App ist, also das App, die App ist wesentlich beliebter. Das heißt, die verwende ich ab und zu mal, aber ich ("hm"), benutze wirklich fast nur Google Maps auch in Budapest bin ich auch öfter. Es funktioniert einfach gut und es ist praktisch ein App zu haben. Ich habe die Apps trotzdem auf mein Handy, aber ich bin nicht sie so gut wie nie.

MW_T5.pdf: 60 - 67 (0)

T6: Okay, ich gehe einfach in die Karten App rein.

I: Ja?

T6: Einfach ne, schaue ich wirklich, ob ich Internet habe, weil manchmal ist nicht da. Ja, natürlich und einfach schreibe ich Hauptbahnhof. Drücke ich das rein. Und einfach auf Start und auf, also, den "Zug" hier.

I: Okay, also auf die öffentlichen Verkehrsmittel drückst du-, und gibst da immer "mein Standort" an oder gibst du da was anderes rein?

T6: Also es kommt immer drauf an, also jetzt bin ich bei Schwedenplatz und dann ich weiß ja schon, wenn bei Schwedenplatz, dann gebe ich-, (...) oder wenn ich so 10 Minuten entfernt von Schwedenplatz bin, dann gebe ich immer Schwedenplatz ein, weil das ist mir bekannt. Und ich weiß hier die Verkehrsmittel sind einfacher und schneller. Dann gebe ich, also momentan meinen Standort, ne? Weil ich bin ja da. Aber eigentlich, wie gesagt, jetzt manchmal Schwedenplatz, manchmal- (...)

I: Je nachdem wo du bist?

T6: Ja genau.

I: Okay.

T6: Ja, dann drücke ich auf los. Und da steht einfach "von Schwedenplatz, wie viele Stationen, wie viele Minuten, wo soll ich raussteigen?" (...)

MW_T6.pdf: 4 - 16 (0)

I: Verstehe, also die Station Karlsplatz findest du wahnsinnig verwirrend unten mit diesen ganzen Gängen?

T6: Genau. Genau. Und man muss immer auf die Schilder drauf achten, ne? Also welche Straße und alles und da steht alles eigentlich bei der Karten App, ne? Na, wenn ich, weil ich fahre sehr oft mit der U-Bahn. Ich fahre sehr oft mit der U-Bahn, ne? Ich bin die ganze Zeit mit irgendwelchen Menschen unterwegs und ich bin auch an verschiedene Orte, ne? Und da steht eigentlich, ne: "Jetzt nehmen Sie, schauen Sie bitte auf die Schilder", keine Ahnung, "Friedrichstraße" oder was weiß ich. Und dann muss man einfach diese Richtung verfolgen und dann man ist an der richtige Platz.

MW_T6.pdf: 41 - 45 (0)

I: Würdest du jetzt nochmal in die Karten App reinschauen?

T6: Genau, wenn ich mich nicht auskenne natürlich werde ich jetzt schauen, weil da steht ja alles wenn man, ne? (...) Jetzt schauen wir mal. Na, jetzt sind wir immer noch bei Schwedenplatz. Gleich aber kommt Stephansplatz so wie gestrichen, ne? Dann weiß ich, wo geht Stefanplatz, ne? Dann kommt der nächste Karlsplatz, ne? Und dann bin so Südtiroler Platz, also Hauptbahnhof, dann steht da oben jetzt "steigen Sie jetzt wieder aus" ne? Und "nehmen Sie"-, z.B. weil wir haben hier nur Hauptbahnhof eingegeben, ne? Ja. Wenn wir eine Adresse eingeben, dann steht Südtiroler Platz, "bitte steigen Sie aus" und dann welche Schild ich verfolgen muss. Genau.

MW_T6.pdf: 78 - 83 (0)

I: Du hast ja gesagt, du verwendest die Karten-App. Kannst du erklären, warum du die besser findest als Google Maps oder andere Apps?

T6: Weil eigentlich noch, weil (...) na ja, weil ich mit iPhone bin und das passt eigentlich. Ja, und die Google Maps glaube ich, das muss ich herunterladen, ich glaube das ist viel langsamer.

I: Mhm, also dass die Infos nicht ganz aktuell sind?

T6: Na ja, aktuell weiß ich nicht. ne, ob die wirklich sind, weil aber ich benutze die nicht.

I: Okay, verstehe.

T6: Ja, ich benutze die Karten immer, weil das einfach auf mein Handy ist und bin halt dran gewöhnt.

I_T6.pdf: 75 - 81 (0)

I: Ähm, kannst du vielleicht kurz erklären, was du an der Karten-App magst oder was nutzt du daran gerne?

T6: Äh, ja, ich schaue mal den Weg. Also, wie kann ich nach Hause fahren? Mit der Bus, Zug oder wie und wie ist am einfachsten und wie ist das schnellste. Ich gebe einfach da die Straße, weil ich hin möchte und dann schaue ich einfach.

I_T6.pdf: 82 - 84 (0)

Appnutzung > Andere Mobilitätsapps

I: In welchen Situationen und wie häufig nutzt du diese Apps? Das ist dann immer ein bisschen abhängig, oder?

T1: Ja, es ist abhängig, aber die goldenen drei sind immer Karten App, äh Wien Mobil-App. Ähm, und ähm meistens schaue ich bei Lime rein.

I_T1.pdf: 168 - 169 (0)

Wenn außerhalb von Wien ist dann das ÖBB-App.

I: Die Scotty App?

T5: Nein, das normale ÖBB-App.

I: Ah, du nutzt die ÖBB-App.

]

T5: Genau, also das, was nicht jemand anders benutzt. (lacht)

I: Das ist dann für außerhalb von Wien.

MW_T5.pdf: 4 - 10 (0)

T5: Ja voll. Ich meine, Google Maps ist nicht gerade das Beste, wenn es um aktuelle Probleme geht.

I: Aktuelle Störung meinst du?

T5: Ja, ja. Ich habe die Scotty App habe ich auch, Wien Mobil habe ich auch, aber verwende ich nie. Für Graz gibt's BusBahnBim, aber ist auch sehr selten in Verwendung und diese ÖBB Ticket App. Ja, weil da sind die Sachen, also ich weiß, dass Scotty praktischer ist, aber (unmotiviertes "hm").

I: Noch eine App mehr.

T5: Ja (seufzt).

MW_T5.pdf: 69 - 74 (0)

Appnutzung > Sonstige Apps

T1: Ich nutze mein Widget, ich nutze die Wien Mobil App, ich nutze die App Lime für die Scooter, Nextbike für die Räder und ich benutze die Karten App, die ist am iPhone schon vorinstalliert und die funktioniert für mich ganz gut zur Orientierung.

I_T1.pdf: 162 - 163 (0)

T1: Ja, die einzige App, die ich noch oben habe, ist die Stadt Wien App, die mir ausschickt, wenn gerade irgendein Alarm ist oder irgendeine Wetterwarnung, aber das kriege ich auch von der Unica als SMS gesendet.

I_T1.pdf: 166 - 167 (0)

T5: Schauen wir auch zwischendurch, wo halt die Person ist, wenn wir das Gefühl haben, die sollte irgendwo sein.

I: Wie heißt die App?

T5: Ah, das ist einfach im ähm auf iPhone, das Find My Friends, das ist so preinstalliert.

I: Mhm.

T5: Ist genau da und, "Find My" heißt das. Das heißt, wenn man z.B. das Handy verliert oder irgendwo liegen lässt, dann kann man auch das einschalten, dass die also halt anschauen, wo man wo die andere Geräte sind z.B. also die AirPods oder mein iPad oder so könnte ich nachschauen, wo sie gerade liegen.

I: Die ganzen Geräte sind also verknüpft und-?

T5: Ja genau. Sie sind verknüpft und man kann durchschauen und eigentlich war da das App ursprünglich für das gedacht und dann haben sie es ausgeweitet, dass man halt mit Bekannten den Standort teilen kann und das ist dann halt konstant eingeschaltet.

I: Das heißt, man muss auch nicht ständig irgendjemanden einen Standort schicken oder so.

T5: Na, eben. Genau, das ist recht praktisch, finde ich.

MW_T5.pdf: 170 - 181 (0)

T5: Ja, ich finde, also was für mich wichtig ist, wenn ich nachts unterwegs bin, ist, dass ich eben durch diese Location App das Gefühl habe, dass Leute einfach-, also dass ich nicht einfach verloren gehen werde und dass es niemanden auffällt, wenn ich einfach jetzt, wenn irgendwas passieren sollte, aber viele haben halt einfach nicht die Möglichkeit, vor allem wenn sie noch komplett neu in Wien sind und halt einfach keine Leute um sich herum haben, wo sie sich auch einfach so sehr auf die Leute stützen können. Freunde mit denen ich meine Location geteilt habe, kenne ich alle zumindest seit 5 Jahren. Wenn, manche sogar über 15.

MW_T5.pdf: 440 - 444 (0)

Und äh sonst zum Züge buchen eben ÖBB oder DB, weil ich komme aus Deutschland und dann fahre ich häufiger Zug.

MW_T7.pdf: 30 - 31 (0)

bei Apple gibt es die Funktion "Wo ist?" und den habe ich mit Freunden geteilt und mit meinen Eltern ähm und so weiß ich immer, dass theoretisch jemand müsste, wo ich zuletzt war und wenn ich abends spät alleine unterwegs bin

MW_T7.pdf: 132 - 133 (0)

I: Verstehe. Und diese "Wo ist"-Funktion, ist die dann dauerhaft an?

T7: Ja genau.

MW_T7.pdf: 137 - 138 (0)

Problemfaktoren > Orte & Wege

T1: Ich habe mich auch daran erinnert, man könnte auch durch den Praterstern, also durch den Prater selbst gehen und dann ist dort eine Bim-Station äh

irgendwo kurz vor dem Praterstern selbst und dann fährt man mit der 1er Bim weiter, da kommt man auch zum Schwedenplatz. Aber in der Nacht durch den Prater gehen muss ich nicht unbedingt, auch wenn viele Leute da sind.

MW_T1.pdf: 114 - 116 (0)

I: Also, du bist eher so, dass du sagst: Okay, ich möchte lieber schnell in ein Öffi rein, damit ich ja dann schnell weiterkomme und nicht recht viel nachts dann im öffentlichen Raum jetzt in der Dunkelheit unterwegs bin.

T1: Ja, also zumindestens Prater und Praterstern durchgehen muss ich nicht unbedingt. Das meinte ich schon, also nein danke und wie gesagt, es ist auch schon spät, irgendwann bist du müde, du willst nach Hause und das schnellstmöglich.

MW_T1.pdf: 117 - 120 (0)

I: Glaubst du, dass das Gefühl für dich anders gewesen wäre, wenn deine Family und deine Friends dann doch noch bei dir dabei gewesen wären?

T1: Ja, definitiv. Einer allein ist immer schwierig. Aber wenn du jetzt beispielsweise Leute um dich herum hast, dann ist es immer nicht so schwer.

MW_T1.pdf: 172 - 173 (0)

T1: Unwohl fühle ich mich dann quasi, wenn ich irgendwo bin, wo ich mich nicht auskenne. Das heißt, das ist ja im Prinzip, man sagt ja, Wien ist wie ein Dorf und in gewisser Art und Weise stimmt es ja, weil du bist immer in deinem Grätzl eigentlich unterwegs. Du kennst die Umgebung und dann natürlich kennst die Umgebung von dem Arbeitsplatz und wie du hinkommst und von Uni oder sonstiges noch und von Freunden. Das heißt, das begrenzt sie dann in eine gewisse Art und Weise außer diese typischen Attraktionen. Wenn ich jetzt aber beispielsweise irgendwo hinter der U6 bin, da draußen, habe ich keine Ahnung, also alles Brunnenmarkt rauf und so weiter. Ich weiß zwar, dass es da oben was ist, aber ich war dort noch nie und wenn du mich dort aussetzt: ich bin verloren. Und dann funktioniert bei mir irgendwas nicht, dann werde ich schon innerlich unruhig und unruhig und dann scheiße, wo ist die nächste öffentliche Verkehrsstation und wenn es mir ganz zu viel ist, dann bin ich schon so dabei, dass ich sag ich hole mir ein Taxi und dann lasse ich mich auch nach Hause fahren oder irgendwo hinfahren, wo ich mich dann auskenne. Also wenn es mich gar angeht, dann ist es nachts. Tagsüber nicht. Finde ich es nicht so tragisch, aber nachts über ist es vor allem dann immer so ein Punkt, wo ich sag: Also ich war da noch nie, ich kenn mich nicht aus, das mag ich nicht.

MW_T1.pdf: 180 - 187 (0)

T1: Also Favoriten ist jetzt nicht mein Favorit.

I: Warum?

T1: Na ja, es ist schon ein gefährlicher Bezirk, das ist Ottakring auch.

T1: Rudolfsheim-Fünfhaus aka Rudolfscrime ein bisschen. Aber ich finde, es geht noch, es bessert sich. Praterstern (überlegt), jein, habe ich nicht so einen Stress, weil ich weiß, da komme irgendwie durch Seitengassen recht schnell nach Hause, wenn es wäre. Ich bin auch nicht gern über der Donau, warum auch immer, also alles was so über "Transdanubien" ist, kenne ich auch nicht, ist mir fremd und da habe ich immer das Gefühl nach der Donau hört

irgendwie die gute Verbindung auf quasi der Wiener Linien. Es ist ein innerliches Gefühl, wahrscheinlich stimmt es eh nicht, aber (...) (überlegt)

I: Dass du quasi dann in einer unbekannten Pampa wärst, wo du nicht schnell irgendwo nicht steigen könntest und dann fahren kannst?

T1: Ja, weil ich so Angst habe, dass ich dann quasi, dass Busse die eigentlich fahren würden, dann wieder nicht fahren, weil es ist Nacht oder weil keine Ahnung (unv.). Oder Intervalle von einer Stunde haben. Da sagt das

Landmädel in mir, da ist mir zu viel "Land" nach Transdanubien oft ein bisschen. Aber ansonsten, ja.

MW_T1.pdf: 205 - 215 (0)

T1: Ich will nachts nicht nach Liesing, ich will nachts nicht nach Siebenhirten, ich will nachts nicht zur Spittelau. Es sind eigentlich eher die Außenbezirke, die Randbezirke, ähm, wo die Verbindung einfach nicht wahn-sinnig toll ist. Alles über über dem Speckgürtel, da möchte ich ehrlich gesagt nicht hin. Also für mich Wien, deshalb halte ich mich vielleicht auch meistens im inneren Kern auf oder eben ein paar Sachen, weil ich heute einfach hin muss zwecks Arbeit, aber-, (...) also alles Randbezirke, alles über den Speck-Gürtel quasi ist mir schon suspekter und da muss ich nicht unbedingt hin. Ottakring auch nicht. Nein.

I_T1.pdf: 304 - 308 (0)

T1: Äh, hinfahren ist für mich nie so ein Problem, weil hinfahren eigentlich eben zu einer moderaten Zeit ist, wo eigentlich eben alles fährt. Äh, das nach Hause fahren wird halt immer interessanter, weil in dem Fall würde ich einfach ganz klassisch das Taxi wählen. Also hätte ich keinen Bock aufs hin und her fahren. Oder auf die U6 zu warten oder auf die U3. Also es sind für mich, also die U6 ist für mich eine U-Bahn, die versuche ich zu meiden, wie es geht und die U3 Richtung Ottakring muss ich auch nicht unbedingt fahren oder Richtung Erdberg.

I_T1.pdf: 311 - 314 (0)

T2: Ich weiß nur, dass ich glaube ich den Heimweg, den ich immer in der Jugend gemacht habe-, (...) ich würde jetzt eine Station weiterfahren und den beleuchteten Weg gehen. Also, es war so, das ist beim Marchfeldkanal, das ist so ein Schleichweg um den Kanal herum und da ist ein bisschen nicht beleuchtet, also eher so ein Spazierweg beim Fluss entlang an dem Kanal und ich weiß nicht wieso. Je älter ich geworden bin oder so oder je nüchterner (lacht), ich weiß es nicht, desto weniger würde ich den jetzt gehen wollen einfach, weil keine Ahnung.

MW_T2.pdf: 137 - 140 (0)

Von der U-Bahn müsste ich 15 Minuten in einem ja, beleuchteten Weg, aber wo ein Teilweg Wiesenweg ist, also so eine Feldstrecke und das ist dann schon immer so (unsicheres "hm"). Ich kenne schon-, also ich bin ein sehr großer True Crime Fan, das heißt man weiß immer recht viel oder ahnt manchmal recht viel, da könnte irgendjemand rausspringen und deswegen nehme ich dann halt doch lieber einfach das Uber, das Taxi. Früher war es auch so, dass mein Mann mich auch von wo abgeholt hätte. Das hat er auch immer wieder gesagt: "Na, wenn es was nicht geht oder so, ich hole dich ab, ich komm." Und das ist halt auch recht schön. Also einfach, dass er auch weiß, wie gesagt, er ist kein Öffi-Fahrer, er ist einfach immer-, schaut auf seine Liebsten. Da habe ich die Bequemlichkeit und er weiß, mir geht es gut und dann (...)

MW_T2.pdf: 431 - 436 (0)

Also, wir haben es schon relativ dunkel, wir haben die Siemensstraße den Bogen, dann haben wir die Thayagasse und dann haben wir keine Ahnung, wie die Gasse heißt, die Bahngasse. Und die Bahngasse ist jetzt so Kleingarten dazwischen und es ist beleuchtet. Es geht halt sehr selten dort wer. Deswegen kanns gruselig rüberkommen,

MW_T3.pdf: 266 - 269 (0)

T3: Ja, Westbahnhof.

I: Okay, warum?

T3: Ich glaube, einfach weil ich damit auf mich, dass der Westbahnhof gruselig ist.

T3: Ich weiß nicht, ich würde schon natürlich, wenn das Sinn macht dort umsteigen, aber wenn ich es vermeiden kann, würde ich es vermeiden, auch Burggasse. Das sind so die Bezirke, mit denen ich aufgewachsen bin. Da sind halt die Drogenjunkies. Da sind die gruseligen Leute, die Bettler und keine Ahnung was. Auch wenn sie es versuchen noch zu aufzuwerten, also meine Generation ist sicher noch so: der Westbahnhof ist so ein Umschlagplatz.

Praterstern nicht mehr so, seit die das eingeführt haben, dass keine alkoholisierten Personen mehr da sein dürfen. Aber ja, ansonsten 16. Ich weiß nicht, mit dem 16. bin ich auch nicht so befreundet, mit dem ganzen Bezirk. Das war auch so einer, wo ich mir denke, würde ich auch eher meiden am Abend, aber einfach aus weil: "was der Bauer nicht kennt, isst er nicht".

MW_T3.pdf: 285 - 293 (0)

Manche

würden sagen, Floridsdorf sollst meiden. Schrecklichster Bezirk ever. Wo ich so bin, es kommt drauf an, wo du bist. Es kommt echt drauf an. Es gibt in jedem Bezirk schreckliche Ecken und sehr gute Ecken.

MW_T3.pdf: 294 - 296 (0)

T4: Ja, also es sind halt dieses Klischee, aber halt der Reumannplatz, aber ich bin nie am Reumannplatz, deswegen kann ich das nicht beurteilen. Und eben auch Floridsdorf da, da ist mir jetzt eigentlich noch nie was passiert. Vor allem es ist auch oft viel Polizei da und da ja.

MW_T4.pdf: 147 - 148 (0)

Und das

einzigste also die einzigen wirklich unangenehmen Situationen, die ich bis jetzt hatte, waren nie in den Öffis, die waren immer auf offener Straße.

MW_T4.pdf: 171 - 172 (0)

Unterführungen sind schon auch teilweise bisschen unangenehm vom Sicherheitsding her, aber ich bin selten bei Unterführungen. Also, wenn dann am Karlsplatz oder am Volksgarten, da finde ich sie nicht unangenehm, weil die so riesig sind, also der Karlsplatz ist ja eine ganze Unterführung mehr oder weniger. Es gibt eher manchmal bei so abgelegeneren Stationen so mini Unterführungen, die ein bisschen komisch sind z.B. auch in Floridsdorf.

MW_T4.pdf: 180 - 183 (0)

also ich bin heute zu Fuß gegangen, nämlich zur Koloniestraße, weil die Straßenbahn nicht gekommen ist und bin da irgendwo falsch abgebogen und dann durchs Einkaufszentrum durch und dann hinten durch so eine bisschen sketchy Unterführung. Aber halt so Sachen passieren mir nicht oft und das

war in dem Fall auch noch recht früh, also früh. Es war halt noch hell und es waren noch viele Leute, die einfach von der Arbeit heim wollten unterwegs, deswegen. Aber ich glaube, wenn man wirklich in der Nacht alleine unterwegs ist, ist das eine unangenehme Situation möglicherweise.

MW_T4.pdf: 185 - 188 (0)

T4: Ich glaube, weil halt wenn man sich irgendwie verstecken will aus irgendwelchen Gründen, dann würde man das halt dort machen. Das heißt, wenn man-,

und das ist so ein äh eingeschränkter Ort, wo man nicht-, (...) Also, wenn irgendwas in der Unterführung passieren würde, würden das Leute, die vorbeigehen nicht unbedingt mitbekommen. Deswegen ist das vielleicht, also

ich glaube, das ist auch ein Grund, warum viele Leute das als unsicher empfinden, wenn man halt da keine Hilfe von außen bekommen kann, also man kann schon, man kann schreien und so, aber es wird nicht gleich gesehen.
MW_T4.pdf: 190 - 193 (0)

T5: Ja, das ist mir weniger das Problem, weil ich finde, wenn man in einer Großstadt wohnt, dann kommt es halt einfach mal vor, dass da komische Leute herumrennen. Für mich macht das Geruch viel mehr aus. Also, es gibt auch im 10. so Gegenden, die jetzt nicht gerade die schönsten und saubersten ist, aber dort riecht es zumindest nicht so schlecht.

I: Was sind das für Gegenden im 10., wo du nicht so gerne bist?

T5: Also jetzt nicht so gern bin, aber jetzt nicht die schönsten Orte in Wien sind. Also, spezifisch wenn man mit der 11 weiter rauf fährt über den Quellenplatz, da z.B. sind die Stationen einfach dreckiger, einfach solche Sachen, und (...) aber halt das finde ich nicht so schlimm, es ist einfach so. Solange es halt nicht stinkt, ist mir recht und halt leider ist Gumpendorfer Station einfach stinkig.
MW_T5.pdf: 100 - 106 (0)

I: Und beim Schwedenplatz, wo du halt eben auch arbeitest, gibt es da irgendwas, wo du denkst, es ist irgendwie unangenehm?

T6: Ich überlege, außer so, dass die immer gestritten haben, ne, weil jetzt, ne, ich habe um 23 Uhr Feierabend gemacht. Aber eigentlich wir machen immer um 2 Uhr oder 3 Uhr manchmal, zum Beispiel am Wochenende passiert das immer öfter, und die streiten, die sind betrunken oder was weiß ich und das ist manchmal haben die sich geschlagen verschiedene Leute, ne? Aber so persönlich ist mir nichts passiert, so am Schwedenplatz.
MW_T6.pdf: 110 - 113 (0)

T6: Äh, ja, Reumannplatz.

I: Okay, warum?

T6: Weil es gibt viele Drogensüchtige, es gibt verschiedene Leute da. Vor allem auch in der Nähe vom Keplerplatz, aber ich laufe immer lieber durch-, also da-, der Hauptstraße, also da hinten.

I: Okay, also wegen wegen den Leuten, die dort vor Ort sind?

T6: Ja, also Reumannplatz, Keplerplatz, Hauptbahnhof ist (unv.) auch nicht so in Ordnung, aber dann na ja, da gibt es auch viel Security. Ja, also kleine Straßen auch mag ich nicht, so enge Straßen, wo auch dunkel ist. Also ich laufe lieber so in der Hauptstraße, wo dann viele Autos ist, ja, und Polizei und ja, (...) Autos auch.

I: Ja, wo einfach mehr los ist auch, wo mehr Leute sind?

T6: Ja, genau.
I_T6.pdf: 44 - 53 (0)

Problemfaktoren > Stationen

Aber wenn so wie die Situation gewesen ist, jetzt so wie damals beim Praterstern draußen auch, wo die Leute dich einfach abgafften von oben bis unten und ich war zu der Zeit jetzt wirklich keine Schönheit. (lacht) Dann fragst du dich schon, warum, weshalb, wieso, und wenn du dann ein ungutes Gefühl hast, dann greife ich schon ein, dann bin ich schon vorsichtig.
MW_T1.pdf: 167 - 168 (0)

I: Okay, und wie stehst du zu diesen typischen Knotenpunkten eben Westbahnhof, Hauptbahnhof, was ja eben auch 10. ist und Praterstein, wobei Praterstein ist eine Ausnahme bei dir, weil du bist da ja öfter unterwegs.

T1: Es sind alle irgendwie ein bisschen blöd, wenn du in der Nacht gehst. Am wenigsten mag ich, sage ich ganz ehrlich, das ist der Karlsplatz. Der Karlsplatz ist mir zu groß. Wenn ich wirklich zu einer U-Bahn-Station möchte und du kennst die Ausgänge nicht, läufst du dich dumm und deppert. Und es ist schon ein großer Knotenpunkt, aber keine Ahnung, ist mir am unsympathischsten.

I: Weil der Karlsplatz einfach so groß ist?

T1: Der ist mir einfach von der Station her zu groß.

I: Okay, das heißt, da fühlst du dich nicht so sicher?

T1: Nein, weil du gehst unten durch so Ewigkeiten und drei Jahre quasi durch diesen langen Gang. Du hast vorne die U1, die U4 irgendwie. Alles ist auf drei Etagen von den U-Bahnen her, logischerweise. Bis du dann weißt, bis du dort bist. Das letzte Mal war ich wieder dort. Dann habe ich zur U3 müssen, glaube ich. Und dann bin ich ausgestiegen und denke mir, ich bin bei der U3, dann bin ich aber irgendwo bei irgendeinem Ausgang gewesen. (seufzen) Und dann war ich wieder so (seufzt mehrmals) Also du verlierst einfach zu viel Zeit, also wenn du dich dort nicht auskennst, verlierst du zu viel Zeit.

MW_T1.pdf: 216 - 227 (0)

Ich mag den Hauptbahnhof beispielsweise schon, also im Hauptbahnhof selber, das Gelände draußen nicht.

MW_T1.pdf: 231 - 232 (0)

T1: Beim Westbahnhof haben wir sicher am meisten quasi Leute, die sandeln, die gifteln, die Alkis sind, die einfach ungut werden oder wo einfach random irgendwer durch die Gegend schreit, irgendein Blödsinn schreit oder keine Ahnung durch die Gegend wankt, weil du eh schon weißt, okay, der hat sich jetzt was gespritzt und jetzt ist alles komplett Banane. Du hast dann ein unwohles Gefühl. Ich habe jetzt da nicht so, dass ich sag okay, ich fürchte mich, aber es ist dann ein bisschen blöd, du gehst dann den Umweg und so, das habe ich beim Westbahnhof fast am meisten. Weniger am Karlsplatz,

der Karlsplatz ist wie gesagt für mich mehr zu groß.

MW_T1.pdf: 236 - 240 (0)

T1: Das ist schon Karlsplatz. Weil der Karlsplatz ist einfach weit, der geht vom Park hinten bis nach vorne zur Oper, die Station hat drei Ebenen mit drei verschiedenen U-Bahnen, wobei eine jetzt gerade nicht funktioniert, aber irgendwann dann doch wieder. Der ist halt sehr unübersichtlich. Ähm, teilweise auch sehr geschwungen, ähm, bisschen versteckt beispielsweise der Meisel, was natürlich auch viele anzieht, ähm, viele Leute anzieht und natürlich auch von der Oper kommend viele Leute anzieht. Also den finde ich schon sehr unübersichtlich und der ist mir einfach zu groß und zu-, dann sind die Decken auch noch so nieder, also man hat sowieso schon das Gefühl, dass man irgendwie eingesperrt ist, wenn man unten durchgeht. Also, er ist mir nicht der sympathischste. Ich war einmal in Bezirk im, wo ist das, Floridsdorf, also oberhalb der Spittelau, also Spittelau Gegend oberhalb noch ein bisschen Stückchen weiter Jägerstraße, glaube ich, war das. Da habe ich einen ehemaligen Freund besucht und die Gegend war auch am Tag schon fragwürdig für mich persönlich gesehen. Äh, das Klientel ist da halt sehr anders und ich weiß nicht, die Leute waren einfach irgendwie alle recht (...)

) vom Gemüt her einfach ein bisschen zornig, ein bisschen frustriert, habe ich so das Gefühl gehabt. Also, da hat man halt irgendwie nicht so das dieses Happy-Gefühl, wie im sechsten oder im siebten oder im achten Bezirk beispielsweise. Ähm, Schwedenplatz ist auch immer so eine Sache. Dadurch, dass ich ja nicht weit weg wohne vom Schwedenplatz und es damals ja dieses Attentat gegeben hat, ist das natürlich immer ein bisschen mit Vorsicht seitdem zu genießen. Ich gehe schon hin, aber natürlich versuche ich, dass ich da auch wieder schnell wegkomme. Deshalb gehe ich eigentlich auch nicht gern Feiern in der Nähe vom Schwedenplatz. Ja, wie gesagt, da hat es halt schon mal einen Anschlag gegeben. Man hat dann halt irgendwann einen anderen Bezug dazu. Und Kagran finde ich auch schlimm.

I: Warum Kagran?

T1: Kagran hat eine große Bushaltestelle, aber auch die U1 neben. Das hat das riesige Donauzentrum dabei, dieses Einkaufszentrum dabei und da sind auch immer wahnsinnig viele Leute dort. Und ich habe immer so das Gefühl, dass immer so kleine Grüppchen an Jungs warten, dass sie dich quasi irgendwie anrempeeln und dass sie die irgendwas klauen können aus der Tasche. Also da gehe ich auch mit meiner Tasche ganz bei mir vorne oben irgendwie es hört sich ein bisschen paranoid an, aber durch die Gegend, also da vertraue ich den Leuten auch nicht so.

I: Weil die Situation da auch ein bisschen chaotisch ist durch diese ganzen verschiedenen Verkehrsmittel, die sich da kreuzen?

[40:54]

T1: Ja, und eben wie gesagt das Einkaufszentrum, das natürlich von Haus also schon viele viele anzieht.

I_T1.pdf: 251 - 272 (0)

T1: Hauptbahnhof fahre ich immer mit dem Zug weg, wenn ich meine Familie besuche. Ähm, der tut mir eigentlich gesagt gar nichts. Der ist zwar weit, aber der ist eigentlich nur lang. Die Decken sind hoch und du kannst quasi eh nur in eine Richtung gehen. Der Hauptbahnhof ist, und da bin ich auch schon spät angekommen, schon spät nachts nachts Mitternacht oft. Es ist klass, weil halt die U1 gleich in der Nähe ist. Es ist immer Personal von der ÖBB dort, sind auch immer normale Leute dort, auch Sandler schon, aber ich habe eher so das Gefühl, die lassen dich mir in Ruhe, weil sie einfach einen Schlafplatz brauchen oder einen Ausnüchtern. Ähm, da kann man weitläufiger ausweichen und es ist halt eine von Haus aus schon eine immer aktive Taxistation dabei. Also der Hauptbahnhof schreckt mich gar nicht. Ähm, Praterstern bin ich hin und wieder auch. (...) Wenn ich beim in der Nähe von Praterstein bin, versuche ich meistens den Weg Richtung Busse und Bims zu vermeiden und schaue, dass ich eigentlich schnell runterkomme zur U2 oder eben zur U1, je nachdem wo ich hin muss. Ähm, ist sehr weitläufig.

I: Warum möchtest du den oberen Bereich meiden?

T1: Ich sehe oben eigentlich immer dort, wo dieser BILLA ist und wo man zu der S-Bahn geht und ich habe immer-, es steht halt immer Polizei dort und es sind jetzt nicht nur so ein, zwei, drei Polizisten, das ist immer ein Haufen von Polizisten, also es sind da immer so so acht, zehn Leute, wenn ich dort bin und wie ich schon gesagt habe, es gibt halt einen Grund wahrscheinlich, warum die dort sind und es ist halt auch ein Umschlagplatz für Drogen, ein recht bekannter soweit ich weiß. Und das spielt sich halt auch recht weit in diesem Bereich ab, weil eigentlich sehe ich die Polizei vorne draußen beim Prater stehen oder halt eben auf dieser Höhe dort, wo dieser

Friseur ist, wo der BILLA ist, wo es zu den S-Bahnen geht. Und das ist halt sehr konträr zum Hauptbahnhof, weil das sehe ich beim Hauptbahnhof über eigentlich gar nicht. Also Polizei sehe ich da eigentlich so gut wie gar nicht. Ich wusste auch nicht, wo ich beim Praterstern irgendwo hingehen müsste, damit ich ein Taxi finde. Ich wüsste nicht mal, wo der Taxistand ist, also ich kann mich jetzt aktiv von egal welcher Seite, dass ich hinkomme, kann ich mich nicht erinnern, dass da irgendwie ein Taxistand wäre.

I_T1.pdf: 274 - 290 (0)

Was mir jetzt gerade eingefallen ist, eigentlich das einzige, wo ich mir wirklich oft gedacht habe, es ist unangenehm hier ist Westbahnhof.

I: Westbahnhof, okay, warum?

T4: Weil da oft komische Leute sind. Also so in Floridsdorf ist mir das gar nicht so krass aufgefallen, da sind meistens eher so durchschnittliche Menschen, würde ich jetzt mal sagen.

MW_T4.pdf: 153 - 157 (0)

T5: Ja. Gumpendorfer Straße, U-Bahn-Station ist nicht gerade mein Favespot.

I: Magst du erzählen, warum?

T5: Ich finde, das stinkt einfach immer nach Pisse. (lacht) Entschuldige.

I: Nein, alles gut. Sag alles, was du empfindest, das ist schon okay. (lacht)

T5: (lacht) Da riecht es einfach nicht gut.

I: Das heißt auch die Umgebung, die Leute und so?

MW_T5.pdf: 94 - 99 (0)

T5: Also, ich finde an diesen spezifischen Knotenpunkten, (überlegt) ich finde manchmal sind sie einfach, sie also halt dreckig, weil so viele Leute die benutzen und ich glaube und die werden halt, über die Zeit werden sie abgenutzt, aber ich glaube sie-, außer eben das, finde ich nicht, dass es ein großes Problem ist, außer eben bei Praterstern sammeln sich ja manchmal die großen Menschenmengen, wo man auch ab und zu ein bisschen ungut gemacht wird.

MW_T5.pdf: 119 - 122 (0)

T5: Also es gibt schon, wie gesagt, so diese Knoten, also diese Punkte von Praterstern, Gumpendorfer Straße und Westbahnhof und Hauptbahnhof. Aber das

was ich halt gar nicht mag ist eben Praterstern, manchmal Praterstern, weil ich finde auch, dass die auch ein bisschen stinken kann. Aber es sind trotzdem keine Knotenpunkte, die ich aktiv vermeiden würde. Ähm, Gumpendorfer Straße, da kann man da ehesten davon reden, dass ich das vermeide, äh, weil am

schnellsten wäre z.B. von hier, also, von weiter hinten vom Ring zu mir nach Hause, also mit der U6 zu fahren bis zur Gumpendorfer Straße und dort in der Straßenbahn einzusteigen. Aber das mache ich nicht, nicht weil ich die Station selbst nicht mag, sondern wenn ich bis dahin warte, in die Straßenbahn umzusteigen, kriege nie einen Sitzplatz. Weil da, also bei Westbahnhof steigen extrem viele Leute normalerweise ein und bei Gumpendorfer Straße eben auch wieder, weil da U6 Station ist und wenn ich aber z.B. hier einsteige oder mich bemühe ganz vorne im Westbahnhof einzusteigen, dann kriege ich einen Sitzplatz.

MW_T5.pdf: 307 - 314 (0)

I: Verstehe, also die Station Karlsplatz findest du wahnsinnig verwirrend unten mit diesen ganzen Gängen?

T6: Genau. Genau. Und man muss immer auf die Schilder drauf achten, ne? Also welche Straße und alles

MW_T6.pdf: 41 - 42 (0)

T6: Ja. Also mit Straßenbahn eigentlich nicht so gerne.

I: Okay, warum?

T6: Weil der U-Bahn, der ist unten, musst du genau in so eine genauere also U-Bahn-Station gehen und da ist immer so viel Kamera, manchmal auch viel Security und alles, aber bei Straßenbahn sind-, es gibt überall Straßenbahnen, ne? Und wo es Straßenbahnen gibt manchmal keine Ahnung im 21. Bezirk, da ist so leer, da ist kein Mensch, ne? Und da werde ich-, z.B. ich möchte mir lieber-, dann nehme ich mir lieber ein Bolt Scooter oder so. Weil ich habe früher in- warte welcher Bezirk war das, im 9. Bezirk gearbeitet und da habe ich mit D gefahren. Da waren immer verrückte Leute. Und da ich habe immer nicht so gern gefahren. Ich habe mich einfach nicht sicher gefühlt, weil ich bin jetzt so, wie wir jetzt gerade waren, aber hinter mir weiß ich nicht, weil ich bin immer mit den Kopfhörer, ne? Und dann ich weiß nicht, wer ist hinter mir oder einer rennt mich um, da ist irgendein Mann und der hat wahrscheinlich Schizophrenie oder was weiß ich und (...) wahrscheinlich ist er nicht aggressiv, aber man kriegt schon Angst, ne? Und na ja, der Fahrer, der fährt sein Weg, ne? Also, also der kann nicht auf uns aufpassen. Ja. Und bei U-Bahn ist manchmal auch Security da und na ja, keine Ahnung. Für mich der U-Bahn ist besser mit Bus habe ich nicht so viel Erfahrung so Nachtbussen und dann kann ich auch nicht sagen.

MW_T6.pdf: 227 - 237 (0)

T7: Ich finde, da gib es in Wien ganz wenige Stellen und auch-, es kommt manchmal so ein bisschen drauf an. Wenn dann tatsächlich so bisschen an der U6 am Gürtel, aber jetzt, also, wenn man am Gürtel ist, wo die ganzen Bars sind, da sind ja so viele Leute, da hätte ich tatsächlich wenn dann eher sogar tagsüber ungemütliche Situationen an der Gumpendorfer Station oder Josefstädter, da sind so je nachdem welchen Ausgang man dann nimmt, kann es da unangenehm werden.

MW_T7.pdf: 85 - 88 (0)

T7: Ja, da sind eben-, also, da sammeln sich viele obdachlose Menschen eben und auch viele mit Drogenkonsum, weil vor allem der Josefstädter ist glaube ich so eine Stätte, wo man Drogen checken kann oder auch Essen bekommt und da sammeln sich eben viele Leute und manchmal, wenn man eben sehr alkoholisiert ist oder Drogen konsumiert hat, dann passieren halt andere Dinge, die sonst nicht passieren würden. Also da war ziemlich in eine Situation, da wurde tagsüber mit Glasflaschen geschmissen, während ich da rausgegangen bin. Ja, und dann war ich so, gut, dass fand ich jetzt ein bisschen unangenehm so ungefähr.

MW_T7.pdf: 90 - 94 (0)

Problemfaktoren > Verkehrsmittel

Bus fahren jetzt um der Zeit, keine Ahnung, wo die Busstation ist, wenn ich ehrlich bin. (...) Also kenne ich persönlich nicht. Ich würde jetzt quasi um die Uhrzeit, jetzt haben wir 23:30 Uhr. Auch nicht unbedingt irgendwann mit dem Bus herumfahren wollen.

I: Warum nicht?

T1: Es dauert mir jetzt lang und Busfahren in der Nacht ist ein bisschen un-
geil.

I: Warum?

T1: Wenn du allein unterwegs bist als Frau, kann es halt sein, dass Idioten ein-
fach immer irgendwie dabei sind und die Gegend, das ist der dritte
Bezirk.

MW_T1.pdf: 21 - 27 (0)

Bus ist immer so eine Sache. Steige ich schon auch ein, so ist es nicht. Aber
wenn ich jetzt beispielsweise sehe, da ist kein- und ich gehe aber
auch, bevor ich so ein ungutes Gefühl hab, du gehst ja auch schon eine Weile
und da siehst du nichts und siehst du nur Häuser und Straßen und Autos,
aber du siehst kein U-Bahn oder keine sonstige Station und du hörst auch
nichts, dass da irgendwas vorbei fährt, ist immer blöd.

MW_T1.pdf: 192 - 194 (0)

I: Mit welchen Verkehrsmitteln verbindest du nachts negative negative Ge-
fühle bzw. hattest du schon negative Erfahrungen?

T1: Bus.

I_T1.pdf: 223 - 224 (0)

T1: Ich habe bei einer Firma gearbeitet, da musste ich bis 23 Uhr anwesend
sein, das war in der Heiligenstadt draußen und die nächste Möglichkeit zu
mir heim wäre entweder ein langer langer Weg an einer einer sehr befahrenen
Straße gewesen Richtung U4. Ähm, diesen Weg habe ich gewählt, wenn ich in
die Firma gefahren bin. Das war hell, das war Tag. Nachts war das ein biss-
chen unsicher. War natürlich auch Winter, das heißt auch dunkler von Haus
aus bin ich dann schon gekleidet gewesen, eingepackter. Deshalb habe ich
mich dann für den Bus entschieden, der war jetzt nicht so weit weg von dem
Ort und der ist an der Taborstraße ist der stehen geblieben und da hätte ich
dann nur eine Station mit der U2 fahren müssen und deshalb habe ich dann
quasi nachts immer den Bus gewählt und es gab halt eine Situation, wenn man
dann so um 23:10 Uhr oder so ist der gefahren, wo ein Herr drinnen
gesessen ist oder ich glaube so Mitte 30 wo man gemerkt hat, der hat irgend-
eine Droge intus und der wird jetzt von ganz ruhig auf einmal irgendwie
paranoid und nervös. Und der ist zwei Reihen hinter mir gesessen und ich
habe mich dann einfach unwohl gefühlt, weil ich gemerkt habe, dass er sich
ständig bewegt und dass der Sitz ständig quietscht. Ich bin dann einfach zum
Fahrer weiter nach vorne. Wir waren auch nur vier oder fünf Leute drin
und es ist dann auch eine zweite Dame, glaube ich, aufgestanden und die ist
dann auch ein bisschen weiter nach vorne gegangen, also Richtung Busfahrer.
Ich bin deswegen jetzt nicht ausgestiegen, aber es war schon ein komisches
Gefühl. Er ist dann glaube ich zwei Stationen später selber
ausgestiegen, bevor meine Station kommen ist und das war dann einfach so
ein richtiges (seufzt), und richtiger Seufzer. Gott sei Dank ist er draußen,
weil man weiß nicht, was der gemacht hätte. Und ähm das war eigentlich so
das einzige, wo ich ähm richtig nervös geworden bin und wo ich mir wirklich
überlegt habe, soll ich aus dem Bus jetzt aussteigen und einfach warten, bis
der nächste kommt. Das wäre halt Viertelstunde, glaube ich, gewesen. Ähm,
oder soll ich das restliche Stückchen zu Fuß gehen oder soll ich mir ein Taxi
nehmen oder was mache ich?

I_T1.pdf: 226 - 240 (0)

T1: Oder du steigst bei der U-Bahn aus und wartest halt auf eine U-Bahn in ei-
ner U-Bahn Station, wo viele andere Leute sind, wo es hell ist, wo du
doch mehr siehst als in so einem Bus. Ja, das war ein bisschen, scary war es
nicht, aber es war sehr unangenehm

I_T1.pdf: 244 - 245 (0)

I: Würdest du sagen, dass du demnach eher seltener mit dem Bus fährst?

T1: Vermutlich kann sein, also ich versuche- (überlegt), also nachts mit dem Bus bin ich schon lange nicht mehr gefahren. Ja, möglich.

I_T1.pdf: 246 - 247 (0)

I: Und warum möchtest du die U6 meiden nachts?

T1: Ich habe ehrlich gesagt noch nie gute Erfahrungen in der U6 gemacht. Das ist immer, Leute sind immer ein bisschen wahnsinnig in der U-Bahn, kommt mir vor. Egal, ob ich jetzt in Siebenhirten fahre, Richtung Spittelau dazwischen, ähm oder ins AKH muss und mit U6 fahren muss. Leute sind da irgendwie anders. Ich kann es nicht beschreiben, aber die sind da alle nervöser, die sind da alle zorniger, die sind da alle gestresster. Ja, die sind keine Ahnung, als ob sie unter Strom stehen würden. Jeder gönnt keinem nichts quasi. Ähm, und ich habe so das Gefühl, es wird über alles gestritten, wenn man auch nur ansatzweise irgendetwas in Frage stellen würde. Und es ist auch meines Erachtens die U-Bahn, die halt auch am meisten riecht, also die am meisten stinkt, weil ich weiß, im Sommer, wenn man U-Bahn fährt oder mit den Öffis ist, Menschen stinken nunmal, das ist halt normal so, aber da zeichnet sich die U6 halt schon sehr aus.

I_T1.pdf: 315 - 322 (0)

Oder von Familie?

T2: Hauptsache mit dem Taxi habe ich von ein zwei Freundinnen was gehört. Ich fahre auch nie gern Taxi allein.

I: Magst mir doch mehr erzählen?

T2: Ah, ich weiß halt nur, dass ein nach Niederösterreich musste und mitten auf der Landstraße, da ist einer dann stehen geblieben und der Taxifahrer nach hinten gekraxelt und sie kam zum Glück raus und alles Mögliche. Und einmal war noch irgendwie so eine ähnliche Situation, dass einer doch einmal war ähnliche Situation und einmal noch ist eine im Taxi betrunken eingeschlafen und er hat plötzlich das (unv.) so ca. den Weg, so lange kann es jetzt nicht dauern und dann hätte sie vielleicht 12 Euro zahlen und plötzlich hätte sie 40 Euro zahlen müssen, weil er einfach mit dem schlafenden Gast herumgefahren ist und so. Aber ansonsten sind das jetzt so die Sachen, die man eher gesagt hängen geblieben sind und grad das eben mit dem Landstraße fahren und nach hinten kraxeln.

I: Was was war da die Absicht davon?

T2: Ja, das möchte ich mir nicht vorstellen. Man weiß es nicht, ja, aber möchte ich mir jetzt auch nicht vorstellen.

MW_T2.pdf: 296 - 306 (0)

I: Ist es der Grund, warum du auch nicht alleine mit Taxi fahren möchtest?

T2: Ja. Und ich mag das nicht so gern. Also an manchen Situationen ist es halt gewesen, weil nichts mehr der Öffis gefahren ist z.B. unter der Woche, hat aber auch eine Freundin extra vom Taxi vom Kennzeichen ein Foto gemacht und hat geschaut, okay, du steigst jetzt bei dem Herrn ein und passt okay und ich weiß, du brauchst sonst so lange nach Hause und das hat auch gepasst gehabt, ja. Aber manchmal ist es dann schon so, einer hat mich dann, das war um 7:00 Uhr die Früh, wo mein Freund, damals noch Freund, jetzt Mann,

ins Krankenhaus musste, weil er einen neurologischen Vorfall hatte und ich halt dann einfach nur Heim wollte und zack Taxi und meinte, der muss mich volllabern und dies, das, jenes und ich wollte einfach nur Heim und bin dann vorne gesessen, habe mir gedacht-, weil das so ein riesiger Van war, da wollte ich eben nicht nach hinten steigen, da wollte ich eben vorne nicht- (. .) war halt für mich einfach so, ich setz mich vorne hin. Und dann war das die Situation, aber ansonsten sonst wie gesagt, fahre ich selten alleine heim oder wenn irgendwer mit mir mit dem Uber fährt, dass zuerst der andere rauskommt, wie du ich oder ich weiß, ich sitze noch 5 Minuten alleine drin, dann schon, aber ansonsten ist es meistens lieber öffentlich, weil meistens mehr Menschen unterwegs sind und ich im Durchschnitt den Weg auch kenne. Weil ich meistens die Umstiegspunkte immer kenne.

MW_T2.pdf: 307 - 317 (0)

T3: Ich hasse das. Das ist das, wo ich manchmal dann doch auf ein Auto um um schwenke. Weil ich habe ein Auto. Besonders z.B. ich weiß, dass es hier eben Parkgaragen gibt. Also wenn ich keinen Parkplatz finde, weiß ich, Parkgarage und dann leiste ich mir sozusagen den Luxus von, ich stell mein Auto

rein und ich zahle es. Bevor ich eben ewig lang Parkplatz suche oder bevor ich eben mit den Öffis zu spät komme. Vor zwei Wochen im Chor, nein, vor zwei Wochen? Letzte Woche musste ich mit dem Auto fahren, weil es eben so stressig war, öffentlich 50-60 Minuten zum Chor und ich so "okay, mit dem Auto brauch ich 20 Minuten inklusive Stau". (lacht) Und beim Chor gibt es tatsächlich um die Uhrzeit extrem viele Parkplätze. Von dem habe ich dann gesagt, warum sollte ich die Öffis nehmen? Aber mit der Lösung, dass ich eben in der Arbeit bleibe und nicht nach Hause fahre.

MW_T3.pdf: 231 - 236 (0)

Der Zug nach Mistelbach hatte tatsächlich 4 Minuten Verspätung

TB_T3: 37 - 37 (0)

T5: Also zu bestimmten Zeiten fahre ich ungern mit dem Bus, weil es einfach bummvoll ist.

MW_T5.pdf: 27 - 27 (0)

I: Wie ist das mit Uber oder mit einem Scooter? Nutzt du das abends oder nachts?

T6: Meinst du in Wien? Ich kann dir eine andere Situation erklären. Ach Gott. (...) Das war jetzt weil ich war-, also, ich bin gestern von Deutschland heimgekommen und ich habe mit einem Minicar gefahren. "Minicar" ist so etwas wie Uber oder Bolt in Deutschland in Kassel war das. Mhm. Gott. (seufzt)

Ich war bei einer Freundin, ich habe ihr geholfen, blablabla und dann ich habe gesagt, okay, ich muss jetzt nach Hause gehen. Dann haben wir so eine Taxi bestellt so ein Minicar und dann steige ich ein und und dann der Taxifahrer sagte auf einmal: "Bitte nicht erschrecken." Ich war so: "Wieso?", der sagte: "Mein Bruder ist da hinten in dem Koffer."

I: Der Bruder ist Kofferraum? (verwirrt)

T6: Ja, im Kofferraum.

I: Was?

T6: Ja. Und ich sage, "Was? Was macht er da?" und der hat mir nichts gesagt und dann auf einmal-, ich war so sauer, aber das ist na ja und ich rufe eine Freundin an und sage: "Hey bitte telefoniere mit mir", also diese gleiche Freundin, sage: "Hey bitte telefoniere mit mir, weil" so und so so, der

Typ ist da und so war so, das ist verboten, wir müssen das melden. Sie hat gesagt: "Seid ihr schon los, du kannst jetzt aussteigen dann neues Taxi" (..) ich habe gesagt "Egal lass.". So, weil Kassel ist sehr gefährlich geworden und auf einmal, statt den richtigen Weg zu nehmen, der nimmt einen anderen Weg. Und ich war so: "Wo fährst du jetzt hin?" Und der meinte: "Ja, das ist ähm, also der ist der kürzere Weg" und ich war so: "Was für ein kürzerer Weg?", ich bin selber Fahrer und ich weiß sehr gut, ich kenne mich aus und auf einmal war so eine Aktion, also Aktion quasi so eine Polizeikontrolle, ist wahrscheinlich etwas passiert und dann meinte er, wir können nicht dort fahren, ich habe gesagt natürlich können wir nicht von dort fahren, aber als er Polizei gesehen hat, der hat sich so bisschen erschrocken, ich habe gesagt: "Bitte was soll das jetzt?", wahrscheinlich hat er getrunken.

I: Oh je, okay.

T6: Ja. Okay, und dann habe ich gesagt: "Jetzt musst du genau diese so ...", ich habe-, ich war so bisschen sauer, "bisschen", ich war sehr sauer, habe so bisschen lauter ausgesprochen, ich habe gesagt: "Hey, du, jetzt bitte nimm' diesen richtigen Weg.", ich habe ihm gesagt, von wo soll er fahren, aber der Typ, der Bruder von der Kofferraum, der guckt mich so, als ob er keine Frau gesehen hat.

I: Ach, ist der da hinten gesessen, auf der Hinterbank, oder wie?

T6: Genau, und ich war-, ich konnte mich nicht bewegen. Ich hatte wirklich, weil ich auch so viel Action schaue. Aber natürlich man hat ja Angst, man weiß ja nicht, was passiert und ich telefoniere die ganze Zeit, aber ich war so, was soll diese Scheiße.

I: Mhm, also du hast dann mit deiner Schwester telefoniert?

T6: Eine Freundin von mir, ich war bei ihr, dann sie hat den Taxi bestellt und blablabla und ach Gott (seufzt).

I: Du hast einfach auch mit ihr telefoniert, damit du dich sicherer fühlst in dieser Situation?

T6: Ja, die ganze Zeit haben wir telefoniert. Und ja.

I: Okay, das ist natürlich auch nicht schön.

T6: Das ist natürlich gar nicht schön, die waren (...) (starkes "boah").

MW_T6.pdf: 139 - 169 (0)

Wenn dann ist es aber sogar eher so, dass ich bestimmte Linien vermeide. Also, wenn ich jetzt irgendwie mehrere unangenehme Erfahrungen gemacht habe in einer bestimmten Linie und das immer häufiger vorkommt, weil das auch in der Strecke liegt, dann vermeide ich das eher. Also das z.B. bei der 18 so.

I: Die 18er Linie.

T7: Ja, vor allem in Richtung Westbahnhof, weil ja, also die ist jetzt hier nicht drauf und dann nehme ich dann meistens U3 oder U6, weil ich-, nee, nicht. (...) Also nehme U3 und dann U1 umsteigen.

I: Du meinst jetzt Richtung Hauptbahnhof da runter in den 10. Bezirk und das alles.

T7: Ja genau. Aber ich wohne in der Nähe vom Hauptbahnhof und da fährt die 18 lang und wenn ich zum Westbahnhof will, kann ich U1 und U3 fahren oder eben mit der 18.

I: Dann würdest du halt eher lieber mit der U-Bahn fahren die zwei Linien und einmal umsteigen, als wenn du diesen langen Weg mit der 18 hast?

T7: Genau, mhm.

I: Okay. Einfach wegen den Leuten?

T7: Ja, da waren irgendwie komische Leute (lacht) habe komische Situationen gehabt. Ich kann es nicht genau erklären.

MW_T7.pdf: 178 - 190 (0)

Problemfaktoren > Personen

(Die Interviewpartnerin drängt sich an einer Menschengruppe vorbei, setzt sich auf einen der 4er Plätze hin und wird von einem fremden Mann angesprochen, der sich nicht von ihr abwendet, bis er sich nach einem Moment von ihr entfernt)

I: Wie hast du dich gerade dabei gefühlt, als dich dieser Typ jetzt angequatscht hat?

T1: Der ist besoffen gewesen und das ist mir am Arsch gegangen.

MW_T1.pdf: 58 - 61 (0)

T1: Und es war halt auch schon spät und das war eine der letzten U-Bahnen, die ich erwischte hätte. Und es waren vier oder fünf Typen. Und die haben die ganze Zeit immer schon so komisch von den Handys aufgesehen, haben sich immer schon so besprochen, also hat immer irgendeiner zu mir hingeschaut.

Der Praterstern ist ja groß und diese Gänge sind ja auch weit und vor allem beim Eingang (...) also beim Eingangsbereich zum Eingang selber rein war es dann schon komisch.

MW_T1.pdf: 87 - 90 (0)

I: Okay, um nochmal auf die vorherige Situation zurückzukommen. War das jetzt mit dem Mann vorher- (...) ja natürlich war es unangenehm, aber war es jetzt so, dass es dich sehr gestresst hat?

T1: Der Mann hat mich nicht gestresst. Also er ist mir auf die Nerven gegangen, aber hat mich nicht gestresst. Wenn er aufdringlich geworden wäre, wäre ich wahrscheinlich aufgestanden und hätte mich irgendwo anders hingestellt oder wäre irgendwo anders gestanden. Also halt weit weg sichtlich, auch während dem Fahren, dass man es mitkriegt. Ich will mit der Person nichts zu tun haben. Aber so ist es gegangen.

es war noch erträglich.

MW_T1.pdf: 153 - 157 (0)

Also ich nehme nur die S-Bahn und gerade bei uns ist es so, jetzt haben sie es neu gemacht, aber

der Bus ist damals nicht länger als glaube ich 9 Uhr gefahren oder so und das sind doch ein bisschen so 10 Minuten Fußweg durch eine Kleingartensiedlung und das ist schon ein bisschen ja unheimlich oder so.

Also es ist immer so, dass man schnell, also ich bin immer schnell gegangen.

Oder hat wirklich dann gesagt, warte ich wirklich 7 Minuten auf dem Bus? (seufzt) Das ist einfach nicht so. Ja, nach dem Training doch ermüdet, dass man da nicht so irgendwie (...) Ja, ist ja Blödsinn, es ist nie was

passiert, aber sind trotzdem die Wege, wo ich dann denke, gehe ich jetzt oder warte ich lieber?

I: Wegen der Dunkelheit?

T2: Ja, es ist einfach unheimlich bisschen neben der Bahn direkt so eine Kleingartensiedlung. Ja. Und es sind halt auch deppate Leute bei uns in der Siedlung die halt immer herum gehen.

I: Okay, das heißt, da wären dann fast keine Menschen?

T2: Kaum.

I: Und dann wären da komische Menschen, die einfach ein komisches Gefühl vermitteln?

T2: Ja, ich meine, es ist komisch, wenn man alleine geht, und du bist zu zweit auf diesem langen dunklen Weg. Also, das ist schon (...).

MW_T2.pdf: 32 - 43 (0)

T2: Ja das ist es. Ich glaube, das ist eben auch das, was ich daheim habe bei unserem kurzen Heimweg von der S-Bahn-Station Siemensstraße in die Siedlung, weil das sind halt 8 Minuten vielleicht, wenn du schnell gehst, von der S-Bahn-Station zur Tür, aber trotzdem ist es ja, wenn mehr Leute gehen, ist es was anderes als wenn du halt dann zu zweit gehst. Und man steigt halt aus und es ist Floridsdorf, du hast ein paar komische Leute, also ich meine, die gibt es überall, ist eh klar, aber (...), und dann ist es manchmal schon so-, und ich weiß halt, dass bei uns auch ein paar komische Leute wohnen. Und das ist halt dann schon so, wo du überlegst, okay, gut, die Frau geht jetzt zum Bus, der Mann geht dahin, wie mache ich? Also es ist ja manchmal einfach eine unbewusste Entscheidung, wenn man jetzt so drüber nachdenkt. Äh, oder wenn man hört, dass jemand hinter einem geht. Und ich dreh

mich aber nie um, ich will das nicht wissen. Das ist dann doch immer so die Überlegung. Warte ich auf den Bus, jetzt fährt er zum Glück relativ frequent auch nachts nachts, oder halt abends, sagen wir so, bis irgendwann nach Mitternacht

MW_T2.pdf: 157 - 164 (0)

Der erste Weg, da ging eine Person hinter mir, das war schon ein unheimliches Gefühl, ich habe mit meinem Mann telefoniert und dann habe ich so getan als würde ich länger telefonieren, als er mich dann überholt hat, war alles gut. Und auch das warten in der SBahn war komisch, wusste nicht ob ich richtig bin, ob was durchgesagt wurde, ob ich alleine in der SBahn sitze, aber als sie dann los fuhr, alles in Ordnung.

TB_T2: 40 - 42 (0)

Und an dem Abend, hast du auch noch von einer Person berichtet, die hinter dir war und ein unangenehmes Gefühl erzeugt hat. Hast du dann mit deinem Mann.

T2: Genau, ja, da habe ich mit meinem Mann telefoniert. Und das war keine Ahnung wieso, aber vielleicht dann höre ich einfach zu viel True Crime, ich weiß es nicht, war das in dem Moment einfach ein ganz komisches Gefühl vor mir zwei Leute zu haben und hinter mir dann einen Mann, der so, ja, immer näher gekommen ist schneller, aber da habe ich mit meinem Mann telefoniert und dann halt, obwohl er aufgelegt hatte, noch ein bisschen länger telefonieren gespielt. Ja, und es war dann auch nichts, der ist dann einfach vorbeigegangen.

I: Weißt du noch, ob das in der Wohngegend deiner Freundin im 19. Bezirk war oder in Floridsdorf?

T2: Das war im 19. Bezirk bei der Brücke über den Anfang des Gürtels bei Spittelau. Also das war auch noch an so einer komischen Brücke, wo man jetzt auch nicht irgendwohin hätte entfliehen können.

I_T2.pdf: 17 - 25 (0)

ich mag mich einfach nicht zwischen Menschen quetschen, das ist nicht so meins und dann haben wir hier auch die Bettler und Sänger und das ist mir dann auch einfach zu viel

MW_T3.pdf: 28 - 29 (0)

T3: Ja, genau und dann Karlsplatz aussteigen, da muss ich eigentlich überlegen. (...) Nein, bei der U1, bei der U2 weiß ich, wo ich stehen bleiben müsste, bei der U4 wüsste ich es nicht. Aber ich glaub, in der Mitte ist eigentlich immer gut.

I: In der Mitte des U-Bahn-Zugs?

T3: Ja, ich schau dann, wenn ich nicht weiß, wo ich aussteige, schau ich wo sind die meisten Leute und meide den Ort. Okay. bzw. wenn ich dann sehe, das ist eh eine durchgängige U-Bahn, dann steige ich mal ein und schau dann, dass ich einfach irgendwo hingehe, wo wenig los ist.

I: Ah, okay. Einfach so, weil du dann deine Ruhe hast? Weil viele Menschen dann einfach anstrengend sind?

T3: Ja, beides. (lacht) Es geht das eine mit dem anderen einher, ne? Wenn weniger Leute sind, habe ich mehr meine Ruhe. Und man weiß ja nicht, mit welchen Leuten man einsteigt. Also nicht, dass ich Angst hätte oder so, aber einfach vom Toleranzlevel her für Lautstärke.

I: Ja, und vor allem, wenn man dann abends unterwegs ist, möchte hat man eigentlich nur nach Hause und seine Ruhe haben.

T3: Ja voll.

MW_T3.pdf: 97 - 106 (0)

T3: Das ist schon länger her. Also zwei Situationen. Das eine, da war bin in der U-Bahn, wo ich dann ausgestiegen bin von der U3 und in den anderen Wagen reingegangen bin. Und das andere war, da ist mir jemand von der U3 von Wien Mitte zur S-Bahn mit nachgegangen.

I: Ist dir da jemand nachgegangen?

T3: Ja. Und das war, der hat mich jetzt schon sehr lange angestarrt gehabt und ich war mir halt echt nicht sicher, und ich, natürlich interpretiere auch viel falsch, ja. Aber weil er halt wirklich auch dann das Gleiche gegangen ist und gleichen Tempo wie ich gegangen ist und dann habe ich damals meinen noch Freund, jetzt ist es mein Ehemann, angerufen und einfach gesagt, "Ah, ich habe Angst. Ich weiß nicht, ob da wer ist, der was von mir will." und dann zum Glück waren da viele Leute schnell eingestiegen und dann ja

MW_T3.pdf: 108 - 114 (0)

T3: Die erste, ich weiß gar nicht mehr, das waren so zwei Jugendliche und da war in der U3 wenig los, was ich mich erinnern kann und ich bin halt, ich weiß nicht warum, aber die haben sich zu mir gesetzt. So das typische, da ist wirklich alles leer und die setzen sich zu einen. Und das habe ich halt

komisch gefunden und dann eben bin ich ausgestiegen und die sind immer noch nach ausgestiegen und dann bin ich halt habe ich halt geschaut, dass ich einfach schnell die Düse mache, also ich weiß auch nicht mehr wie genau.
MW_T3.pdf: 121 - 124 (0)

T3: Ja, wenn wenn es halt leer ist und dann setzt sich jemand genau da her und sonst nirgendwo, äh. Aber ich bin halt, ich habe nicht so- (...) meine Grundeinstellung ist positiv Menschen gegenüber, ich denke von niemanden grundsätzlich was Schlechtes. Aber wenn es halt dann so spezifische Situationen von denen man gewarnt wird halt auch, die man einfach hört, so hey, die sich zu dir setzen, wenn dann niemand sonst ist, das ist komisch, pass auf. Dann ja, dann schaue ich drauf, aber sonst wenn da jetzt die Leute sitzen, ich denke nicht von jedem, oh mein Gott, da will mich wer überfallen oder mir was Böses. Man wird dann halt schon, also ich finde schon, dass man das Frau viel gewarnt wird, was ja eh schade ist, also so (unv.): Männer passt auf, was ihr tut, sondern Frauen passt so auf, was ihr tut. Aber eben die Situationen prägen sich ein.
MW_T3.pdf: 126 - 131 (0)

Die Sache ist halt, als Mama fällt es einem jetzt viel auf. Weil ich hab zwei Söhne. Ich will den versuchen zu erklären, wie man sich halt verhält in öffentlichen Verkehrsmitteln oder einfach rundum Menschen halt herum, dass man nicht einfach jeden anfassen kann oder dass man jeden anreden tut. Ich meine, Kinder sind Kinder, aber trotzdem, dass ich noch mal drauf schaue, dass sie sich ja nicht irgendwie Leuten zuschmeißen. Von einer Freundin von mir ein Kind, die setzt sich zu jedem Mann dazu, zu jedem und das ist also die muss die nicht mehr viel kennen. Meinen Mann kennen wir und wir wissen mein Mann ist harmlos. Aber sie wird sich halt zu jedem Menschen hin hinsetzen und "hahaha" und das ist halt schon extrem gefährlich. So da klingeln bei mir schon die Alarmglocken. Bei der Mutter, ich weiß nicht, warum sie da nicht noch mehr interveniert, aber das ist auch nicht mein Bier. Ich erkläre es ihr dann halt insofern, wie ich es erklären kann, ne. Um so früher ähm wenn man da aufmerksam macht, desto besser.
MW_T3.pdf: 131 - 138 (0)

I: Magst du es lieber ein bisschen ruhiger?

T3: Ja. Weniger Menschen.
MW_T3.pdf: 302 - 303 (0)

Ich wurde von hinten von einem fremden Mann, der mir vorher schon etwas unheimlich vorkam, angefasst und ich habe mich laut erschreckt. Er wollte dann nur eine Zigarette.

TB_T3: 36 - 37 (0)

T4: Also einmal war im 7. auf (unv.), wo man sich das eigentlich überhaupt nicht erwartet. Ähm, da bin ich auf eine Feier gefahren, bin halt von der Busstation oder whatever Station zur Feier gegangen und habe so im Vorbeigehen versehentlich jemanden berührt so an der Hand, habe mir halt nicht viel dabei gedacht, weil ja, passiert und dann ist der irgendwie, also ich habe es nicht wirklich mitbekommen oder gehört oder so, aber er war dann auf einmal hinter mir und hat mich so begrabscht bisschen. Und dann bin ich wegelaufen. Und bin so einfach in die nächste Bar einfach reingelaufen, weil ich war so okay, das sind viele Leute, da kann ich untertauchen quasi. Und habe dann eben, das war am Eck, also es war eine Minute vielleicht von der Feier entfernt und habe dann eben meinen Freund

angerufen, dass er mich abholt von der Feier. Weil ich wusste ja nicht, ob dieser Typ irgendwie draußen noch ist oder keine Ahnung.

MW_T4.pdf: 235 - 240 (0)

Ja und die zweite Situation, das war eben in der Nähe, also am Weg vom Schottentor zu mir. Und er hat mich eben angesprochen. Ich dachte zuerst, es geht irgendwie um eine, dass man irgendwie fragt, wo man hin muss oder halt so, wenn Leute sich halt nicht auskennen und dann fragen so, ja, weißt du, wie man da und da hinkommt so. Und dann er hat halt begonnen, mir irgendwie so Komplimente zu machen und ich war so, "ha, danke". Irgendwie so
bisschen nichts dazu gesagt.

I: Weil es dir unangenehm war.

T4: Ja. Und bin halt währenddessen weiter in Richtung nach Hause gegangen, weil ich war so keine Ahnung, macht irgendwie auch keinen Sinn woanders jetzt hinzugehen und dann ist er aber irgendwie nicht weggegangen und war ich so okay, ich bin jetzt fast zu Hause, ich will jetzt eigentlich nicht ganz nach Hause gehen, damit du dann weißt, wo ich wohne. Dann bin ich einfach stehen geblieben mehr oder weniger auf der Straße und dann hat er irgendwie so, war er so, ja: "Can I touch your hair" oder so und hat halt währenddessen schon meine Haare angefasst und ich wahr so (angewidertes "ah").

MW_T4.pdf: 249 - 258 (0)

T4: Das waren die einzigen Situationen, die wirklich krasser waren, was halt manchmal sonst passiert ist, wenn irgendwie, wenn es super eng ist und man sich halt auf Arten berührt, die irgendwie komisch sind, also (...)

I: Meinst du jetzt in den Öffis?

T4: Ja.

I: Mhm.

T4: Also, wenn es halt super eng ist, dann ist man ja so gequetscht und so und kann nicht wirklich ausweichen oder irgendwas und ich hatte schon zwei, drei Situationen, wo ich das Gefühl hatte, dass die männliche Person hinter mir eigentlich nicht so nahe stehen müsste. Oder nicht so gewisse Körperzonen an meine drücken müsste, sondern schon noch den Platz hätte theoretisch ein bisschen auszuweichen. Und das bisschen so, also ist mir ein bisschen absichtlich vorgekommen.

MW_T4.pdf: 276 - 284 (0)

T4: Ja, ich schaue halt auch, wenn ich mich wo dazu setzte, schaue ich schon, was ist das für eine Person so. Also ich schaue schon, "okay, ist das"-, Also nicht, dass ich Männer ausschließe, ich setze mich auch öfter neben Männer, ich schaue halt auch so, wirken die gerade irgendwie, als ob sie Lust hätten mit mir zu reden oder so und dann (unsicheres "hm"), setze ich mich irgendwie lieber nicht hin. Oder wirken die gerade irgendwie als wären sie, keine Ahnung, komisch drauf oder nervös.

MW_T4.pdf: 314 - 317 (0)

Im einen Bus (N66 glaube ich) saßen ein paar Obdachlose, welche den Geruch im Bus etwas beeinträchtigt haben.

TB_T4: 33 - 33 (0)

bei Praterstern sammeln sich ja manchmal die großen Menschenmengen, wo man auch ab und zu ein bisschen ungut angemacht wird.

MW_T5.pdf: 121 - 122 (0)

T5: Ja, ich hatte das Gefühl, dass mich jemand verfolgt. Allerdings weiß ich nicht, ob das tatsächlich der Fall war. Das war mein erstes Wochenende in Wien direkt wie ich hergezogen bin, das heißt es war sowieso alles sehr neu und ich war ziemlich betrunken. Ziemlich betrunken. Und ich glaube da vor allem, wenn das eine komplett neue Umgebung ist und man auch jetzt nicht am Nüchternsten unterwegs ist, ist die, jetzt im Nachhinein würde ich wahrscheinlich, hätte ich ein anderes Gefühl, weil da-, ich war, ich habe davor in einem Ort davor in einem Ort gewohnt in der Südoststeiermark, wo halt 800 Leute wohnen. Die Wahrscheinlichkeit, dass wenn jemand so nah hinter mir geht, dass die mich dann tatsächlich verfolgt, ist dort größer als in Wien, wo jeder seine eigene Sachen zu tun hat. Also, seitdem ist mir das nie wirklich vorgekommen.

MW_T5.pdf: 137 - 142 (0)

wie z.B. jetzt die Situation, ne, hier. Ich werde z.B. jetzt hierher kommen und warten, ne, nicht da, wo der Mann ist, sowas. Also bisschen, wo keine Leute sind, ne, oder eigentlich Leute, aber so halt Familien oder so Erwachsene oder Pärchen oder so, ne, weil man bleibt einfach so, ne? Und es kommt irgendein Typ und der spricht dich einfach an.

I: Und das willst du nicht?

T6: Natürlich nicht, willst du deine Ruhe haben, oder? Natürlich, ich will einfach nach Hause gehen und das war es. Genau. (...) Und jetzt warten wir einfach und es ist sehr sehr oft, ne? Also jetzt um diese Uhrzeit, ne? Es ist sehr-, also passiert sehr oft, dass da immer so betrunkene Leute da sind und natürlich warte ich lieber hier statt dort.

I: Ja, verstehe, ist natürlich da ein bisschen ein Getümmel da hinten.

T6: Genau.

MW_T6.pdf: 50 - 59 (0)

I: Achtest du auf noch irgendwas in da in der U-Bahn so an sich, wenn du jetzt hier drinnen bist oder hast du dann auch wieder-, schaust du auf das Handy?

T6: Ich achte natürlich immer auf die Umgebung, ne? Wenn ich jetzt, ne? Dann schaue ich immer, was da passiert und dann passe ich ganz einfach auf. Manchmal bin ich so müde, ich achte gar nichts drauf, ne? Nur wer auch bei mir sitzt. Oder wenn ich z.B. zwei - (...) Also 5 Meter oder 2, 3 Meter entfernt sehe ich, da passiert etwas, dann stehe ich auf und dann gehe ich woanders hin.

I: Meinst du, wenn sich jemand zu dir setzt?

T6: Ja, oder so zwei drei, wie heißt das? Nicht hier. (überlegt)

I: Reihen?

T6: Ja. Dankeschön, Reihen.

I: Okay, dass du zumindest ein bisschen Distanz hast.

T6: Genau, genau. Man, weil man weiß ja nicht, ne? Es gibt halt sehr verschiedene betrunkene Leute, nicht nur betrunkene, sondern auch kranke Leute und man merkt einfach der Stress von weit weg.

MW_T6.pdf: 85 - 96 (0)

T6: Ja. In der U-Bahn nicht. Aber als ich nach Hause, also gelaufen bin, gegangen, gelaufen, also du hast verstanden, was ich meine. (lacht) Dann war es so, dass ich von irgendwelchen Typen angesprochen war, ne? Oder ich wollte mir einmal Zigaretten kaufen, das war so eine 24/7 Shop so diese, ne? Meine Karte hat etwas nicht funktioniert und das war so eine Junge. Das war wirklich so ein Junge, der war glaube ich 19 oder 20. Der meinte, okay ich gebe dir meine Karte und dann hat er mir so geholfen, ne? Und war okay, gut, danke schön, ne? Alles gut, ne? Dann gehe ich, aber der läuft hinter mir. Dann meinte er "Ja, wo gehst du hin? Wollen wir was trinken?" - "Nein". Und dann hat er mir die ganze Zeit hinter mir gelaufen. Und dann habe ich extra, also schnell einfach gelaufen, ne? Und dann habe ich immer drauf geachtet, dass ich-, ich habe immer geschaut, Polizei oder was haben wir zwar keinen da und dann bin ich einfach nach Hause gegangen und er hat irgendwann aufgehört. Also, ja, (...) aufgehört zu laufen.

I: Das heißt, der war dann einfach irgendwann weg?

T6: Genau. Und dann, ja, weil ich war ja auch nicht weit weg von mir zu Hause, aber trotzdem, naja 10, Bezirk, Keplerplatz, da ist es schon gefährlich.

MW_T6.pdf: 101 - 109 (0)

Und wo es Straßenbahnen gibt manchmal keine Ahnung im 21. Bezirk, da ist so leer, da ist kein Mensch, ne? Und da werde ich-, z.B. ich möchte mir lieber-, dann nehme ich mir lieber ein Bolt Scooter oder so. Weil ich habe früher in- warte welcher Bezirk war das, im 9. Bezirk gearbeitet und da habe ich mit D gefahren. Da waren immer verrückte Leute. Und da ich habe immer nicht so gern gefahren. Ich habe mich einfach nicht sicher gefühlt

MW_T6.pdf: 230 - 233 (0)

T7: Ja, da waren irgendwie komische Leute (lacht) habe komische Situationen gehabt. Ich kann es nicht genau erklären.

MW_T7.pdf: 190 - 190 (0)

Problemfaktoren > Apps

(öffnet die Wien Mobil App und seufzt) Es hat ein neues Update drinnen. Ich hasse das. (seufzt)

MW_T1.pdf: 10 - 11 (0)

die App hat ja quasi die U2 und die U1 nicht angezeigt, was ja auch blöd ist, weil du gehst

quasi vom Schwedenplatz zum Hermannpark keine 10 Minuten, wenn überhaupt.

MW_T1.pdf: 300 - 301 (0)

das was mich halt nur nervt oder bei der App ist halt, das war jetzt glaube ich das

zweite oder das dritte Update rein jetzt nur von der Optik her. Und da weiß ich nicht, ob das so sinnvoll ist.

MW_T1.pdf: 351 - 352 (0)

Die Wiener Linien App hat hier nicht alle Wege meines erachtens angezeigt. Allerdings wird nur die 1er Bim angezeigt und nicht die 71er oder die UZ2er oder die D Bim die bis Börse fahren würde. Es wird auch nicht angezeigt, dass man die U6 von der Gumpendorfer Straße bis Spittelau und dann die

U4 bis Schottenring nehmen könnte. Es kommt mir oft vor, dass nur die schnellsten Optionen angezeigt werden, aber nicht alle. Störungen bei Bim,

Bus

und U-Bahn sind immer schnell und akkurat, da kann man sich darauf verlässen, dass diese richtig sind. Zudem finde ich es verwirrend, dass mir hier angezeigt wird, dass es in die entgegengesetzte Richtung der 1er Bim eine Teilstreckensperre gibt. Das ist mehr irritierend als es hilft, vor allem wenn man noch nicht lange in der Stadt wohnt.

TB_T1: 10 - 15 (0)

Wien Mobil App: Ich schaue da

immer rein, aber weder der Bus 75A, noch der Karlsplatz, der ja fast ums Eck ist, wurden hier mit der U4 angezeigt. Meine beste Route wurde hier nicht angezeigt.

TB_T1: 34 - 36 (0)

Ich habe dieses mal auf "Sortieren nach Abfahrt" gestellt, aber die Optionen haben sich nicht wirklich verändert als ich zuvor noch "Sortiert nach Ankunft" eingestellt habe.

TB_T1: 37 - 38 (0)

T1: Ich wundere mich halt einfach jedes Mal nur, dass wenn ich anzeige, egal, wie ich es in der App quasi eingebe, eben sortieren nach Abfahrt oder sortieren nach Schnelligkeit oder wie auch immer, dass ich den offensichtlich schnellsten Weg irgendwie nie erwische. Äh, oder, dass der eigentlich nie mir angezeigt wird. Ähm, ich denke mir halt nur die Wiener Linien haben so viele Möglichkeiten, wie man von A nach B kommt und ich sehe aber eigentlich nie alle Optionen. Ich sehe immer hauptsächlich die nächste U-Bahn-Station, aber ich sehe eigentlich wirklich nie (...)

I: Also die schnellste Option?

T1: Keine Ahnung, ob es die schnellste ist, aber wenn ich jetzt beispielsweise sehe, ich fahre jetzt 2 Minuten mit der U1 und muss dann 17 Minuten zu Fuß gehen oder dann wieder in eine andere U-Bahn-Station steigen, eine Station fahren und dann erst wieder zu Fuß gehen, dann denke ich mir, was bringt mir das? Vor allem beim zweiten Tag, wo ich mir dann denke, okay, ähm, dann gehe ich halt quasi oder dann nehme ich den Weg, der mir bekannt ist und ich denke mir, wenn ich schon in der Nähe vom Karlsplatz bin, warum wird mir beim Karlsplatz beispielsweise beim Tag 2 nicht auch die U4 angezeigt? Die gibt es da ja auch und ich sehe aber nur die U1 auf meinem Screen. Ich brauche aber die U4 zum nach Hause kommen. Da ist die U-Bahn-Station mir am nächsten und die wird mir da halt einfach nicht angezeigt. Und die fährt auch glaube ich in diesen 5 Minuten auch mindestens einmal.

I_T1.pdf: 38 - 49 (0)

I: Wie schaut's aus mit so Störungen? Also, es gibt ja auch Infos über Störungen in der App drinnen.

T2: Also, das ist z.B. gerade heute. Normalerweise fahre ich mit der S-Bahn bis Handelskai und steige dort in die S45 um, um dort hinzukommen ins Training. Und jetzt war es aber so, dass eine Störung war zwischen Floridsdorf und Praterstern. Und das aber anfangs in der App nicht angezeigt wurde. Und dann habe ich mir gedacht, okay, dann schaue ich auf die ÖBB-App, die

Scotty. Und da haben sie es aber auch nicht wirklich angezeigt, weil sie haben gesagt, der gut, der Zug fährt trotzdem, aber "Achtung Störungen". Und dann war ich schon mit hä? (verwirrt)

I: Also es war allgemein deklariert "Achtung Störungen", aber es ist nicht-

T2: Ja, also es war das Rufzeichen und das die unregelmäßig fahren. Aber es ist halt irgendwie gar keiner gefahren, stand in Floridsdorf. Und da habe ich gesehen, okay, da gibt's die U6 Busroute und dann als ich in der Station Handelskai war, habe ich mir gedacht, hey, es geht sich aus, ich weiß die S-Bahn fährt um die Uhrzeit. Ich kann noch aussteigen und die benutzen. Dass ich jetzt nicht eine unbekannte Strecke fahren muss.

I: Das heißt, Wien Mobil hat eigentlich gar keine Informationen geben können zu der aktuellen Störung?

T2: In dem Moment nicht, nein. Vielleicht ist es auch gerade passiert, wer weiß ja, was im Nachhinein kommen ist, das weiß ich nicht.

I: Aber in dem Moment, wo es halt wow, hast du keine Informationen herbeikommen.

T2: Genau.

MW_T2.pdf: 359 - 371 (0)

T2: Also das sind totale Strecken, wo du Zeit verlierst. Also, ich habe es gerade mit dem Kinderwagen nie geschafft. Weil zu Fuß kann ich vielleicht drauf sprinten, die Treppen und runtersprinten und geschafft. Aber mit dem Aufzug, der fast nie funktioniert, funktioniert es nicht.

I: Verstehe. Und macht es wahrscheinlich auch einen Unterschied, wenn man dann noch im Anschluss etwas erwischen möchte.

T2: Ja, oder halt pünktlich im Kindergarten sein muss oder wirklich irgendwie sich was ausgemacht hat und dann fährt das nicht so, wie es das eigentlich-, also man schaut es sich an, denkt sich passt okay, ich fahre Bus und dann geht's aber nicht, weil diese Strecke zu kurz berechnet wurde von der App. Und wurscht, ob man langsam- oder schnell-gehend eingibt. Oder das ist auch manchmal, selbst wenn es 5 Minuten, 10 Minuten, 7 Minuten warten müsstest, das es trotzdem sagt bei uns, man soll zu Fuß gehen zur S-Bahn-Station, obwohl der Bus halt, ja, dann war das 3 Minuten länger, aber dafür fährt man mit dem Bus dorthin, das wird dann auch nicht angezeigt.

I: Das heißt, der Bus wird ja dann nicht angezeigt.

T2: Er wird einfach nicht angezeigt, ich soll dann zu Fuß gehen, damit ich eben genau die S-Bahn erwische, die dann gut, sagen wir mal, jetzt die andere S-Bahn erwischt. Aber wenn ich weiß, okay, der Bus fährt um, also das habe ich heute extra nachgesehen, es wurde mir S-Bahn angezeigt. Ich wusste, die S-Bahn fährt um, das heißt, okay, um 45, 55 fährt der Bus weg, der Bus 2 Minuten zur Station, das heißt, ich kann dort, ja, warte halt dann länger, als wenn ich direkt zu Fuß hinmüsste. Und das zeigt es bei uns nicht an. Vor allem auch langsam Gehende, Verletzte, Schwangere, Hochschwangere, weiß ich nicht, mit Kindern (seufzt). Das sind viele Sachen, wo du denkst, natürlich mit den Kindern steige ich lieber im Bus ein und warte halt 10 Minuten, aber es wird nicht angezeigt, das muss man sich halt extra rausfinden.

MW_T2.pdf: 403 - 417 (0)

Ich glaube, es war 22:30 Uhr, 23 Uhr und das war dann halt dort ganz komisch, dann nicht zu wissen, wie es weitergeht, wann die S-Bahn fährt oder nicht, ähm, nichts zu hören und äh das war einfach die Situation, dass das in dem Fall öfter vorgekommen ist, dass eine andere S-Bahn vorher gefahren ist oder dann eben gar nicht gefahren ist, dass die oftmals von und nach Gänzendorf ausgefallen sind.

I: Mhm, verstehe. Und hast du das Gefühl gehabt, dass die App dir da akkurate Infos geben konnte über Verspätungen?

T2: Nein, gar nicht. Die App gibt trotzdem die Züge an und meistens hört man das erst kurz vorher eigentlich. Also laut der App wäre der Gänserndorfer auch vor der Wolkersdorfer gefahren und deswegen bin ich da auch eingestiegen und dann war aber nicht so, dass die dann plötzlich vorher gefahren ist. Und dann war eben, weil ich wusste, dass das öfter passiert, das Gefühl, okay, jetzt fällt die aus, wie lange muss ich jetzt da warten in Floridsdorf, fährt die überhaupt, wird die eingezogen? Ich habe keine Infos.

I_T2.pdf: 8 - 16 (0)

I: Weil du jetzt vorhin schon Störungen erwähnt hast, ist das etwas, das dir öfter mal vorkommt, wo du denkst, "das ist wirklich, das ist eigentlich das so ein Punkt, den würde ich gerne nennen, weil Störungen sind für mich nervig"?

T3: (überlegt) Nein, also jein. So wie im Sommer, wo ich es gewusst habe, da stört es mich nicht. Wenn ich natürlich nichts davon weiß, und es wird immer heißer in der U-Bahn, ich habe so anscheinend so bisschen klaustrophobische Tendenzen. Ich mag dann (...) dann ist es mir schon unangenehm.

MW_T3.pdf: 65 - 68 (0)

T3: Ja, im Sommer, ja, zuerst habe ich mir eben echt Sorgen gemacht, weil eben, ich wohne bei der (nennt ihre Wohnadresse). Habe mich gedacht: Wie kommt ich mit den (...) weil ich arbeite beim Praterstern. Und dann sind wir drauf gekommen, hey, ich kann auch in die andere Richtung fahren zu Neu Leopoldau, weil ich dachte, die ist auch gesperrt, die Station. Und dann so (unv.), nein, Leopoldau ist nicht gesperrt und dann kann ich mit der S-Bahn von der (nennt ihre Wohnadresse) bis dorthin fahren und mit der U1 zur Arbeit. Und dann war das eh nicht mehr so schlimm, aber zuerst habe ich mir schon gedacht, so uff. Und Schienenersatzverkehr, wir hatten einen Schild für den Schienenersatzverkehr bis zur (nennt ihre Wohnadresse), aber es ist nie in Bus gefahren. Keine Ahnung, was das war.

MW_T3.pdf: 72 - 77 (0)

I: Wem traust du nicht? Die Standort-Angabe von Wien Mobil?

T3: Ja es ist manchmal zu langsam. Und da bin ich schon ein bisschen weiter und dann bin ich mir nicht sicher. Das ist jetzt eher eine relativ einfache Route, aber zum Beispiel, was ist das? (zeigt den ungenauen Standort in der Wien Mobil App)

I: Magst du mir bitte davon ein Screenshot machen, das schaut wirklich-, das ist irgendwie ein bisschen irreführend, oder?

T3: Klar.

MW_T3.pdf: 152 - 156 (0)

T3: Genau, und dann bin ich halt ein bisschen verwundert und frag mich, okay, gibt es das nicht anders auch noch? Ah. (kontrolliert die Routenangabe in der Wien Mobil App) Genau, und jetzt würde ich z.B. schauen, was hat er

gesagt für einen Ausgang, was steht da, welchen Ausgang ich nehmen soll, ne?

T3: (liest) "Treppe rauf". (orientiert sich in der Station) Treppe rauf. Das heißt, ich würde mal davon ausgehen, er meint die Treppe da hinten, ne?
(zeigt in die Richtung)

I: Ich denke, ja.

T3: "Treppe rauf." Weil sonst würde er sagen, Ausgang Richtung irgendwas nehmen. Und das tut er nicht. Schauen wir mal. Da steht "Halten Sie sich für 6 m Richtung (unv.)". Ey, ich kann mit sowas nichts anfangen.

I: Mit den Meteranzeigen?

T3: Ja, kann das ur schlecht einschätzen.

I: Das heißt du machst es dann immer so ein bisschen-

T3: Gefühlsmäßig. Okay, ja, 6 m ist nicht weit, ne? Ein Schritt ist ein Meter, was ja glaube ich auch nicht stimmt, unbedingt. (beide lachen)

I: Jeder geht ein Schritt anders, oder?

T3: Genau. (lacht)
MW_T3.pdf: 158 - 171 (0)

Okay. Ich glaube es war der falsche Aufgang. Schau mal. Deswegen vertraue ich solche Sachen nicht. (zoomt in die Karte) Ja. Okay, na wir sollen (...) dann gehe ich aber lieber den Weg von (seufzt) Ja, weil der sagt, also Google Maps sagt, ich soll so gehen. (zeigt den Weg auf der Google Maps Karte)

I: Ja?

T3: Und der sagt, ich soll so gehen. (zeigt die Karte in der Wien Mobil App) Okay, die andere Brücke. Ja, also ich würde jetzt dann trotzdem mal den Weg nehmen. Ich weiß nicht, warum es (...) diesen hier extra da macht.

T3: (kontrolliert nochmal den Weg in der Karte der Wien Mobil App) Ja ohja, ich glaube, es sagt, ich soll die Stufe runtergehen, aber warum? Achso, zum Donaukanal runter? Da wollen wir gar nicht hin. (beide lachen)
MW_T3.pdf: 184 - 191 (0)

T3: (überprüft die Route in der Wien Mobil App) Und jetzt hat es z.B. die Adresse verloren. Nur weil ich was anderes gemacht habe, das nervt mich schon.

I: Was hast du anders gemacht?

T3: Ich hab-, bin rausgegangen um zu schauen, welche Funktionen ich nutze. Bin zurückgegangen und hat das die Suche verloren.

I: Ah, die Route ist weg?. Ah, super.

T3: Genau. Weil der sagt jetzt, ich soll da- weiß nicht wo das Ding glaubt, dass man gehen kann? Ich finde das sehr sehr spannend. Ähm, das ist die Praterstraße. Ich glaube das Ding will, dass wir die Praterstraße langgehen. Da. (zeigt in eine Richtung)

An diesem Tag war die Routenplanung nicht zuverlässig. Der Zug nach Brec-lav ist entweder ausgefallen oder fuhr von einem anderen Bahnsteig ab.

TB_T3: 9 - 9 (0)

Der angezeigte Zug fiel aus. Ich musste den Zug nach Gänserndorf nehmen, der statt um 22:11 Uhr um 22:20 Uhr erst fuhr. Der 30A ist anscheinend ebenfalls verspätet gewesen, da ich erst um 22:35 Uhr ankam und der Bus kurz nach Erreichen der Busstation einfuhr. Ich war daher trotz Verspätung nur 5 Minuten später Zuhause als am Beginn gerechnet

TB_T3: 17 - 19 (0)

T4: Meistens Google Maps. Aber mir wurde schon von manchen Leuten nahegelegt, mehr Wien Mobil zu benutzen, weil Google Maps keine Echtzeitdaten hat

Wien Mobil schon und teilweise denke ich mir bei Google Maps so, was soll das sein?

I: Echt? Ist es so unklar zum Teil?

T4: Also nicht unklar, sondern teilweise sind es Routen, wo ich mir so denke, das kann nicht die schlaueste Route sein. Und dann schaue ich auf Wien Mobil nochmal und wenn da dasselbe ist, dann bin ich so okay anscheinend, das ist einfach scheiße zu erreichen.

MW_T4.pdf: 5 - 9 (0)

Ich habe zuerst Google Maps benutzt, dieses zeigte mir allerdings nur umständliche Wege mit langen Fußwegen und langen Straßenbahnfahrten an. Daher

bin ich auf Wien Mobil gewechselt, da ich mir eine zweite Meinung einholen wollte & eigentlich auch weiß dass ich immer 2er & U2 fahre und es komisch fand, dass maps mir das nicht vorschlägt. Ich wollte nachschauen, ob es eh nicht daran liegt, dass der 2er erst in 20 Minuten oder so kommt.

TB_T4: 39 - 41 (0)

Wie oben beschrieben fand ich dass Maps mir nur unnötig komplizierte Wege gezeigt hat. Allerdings kam der 2er auch früher, als es auf Wien Mobil stand. War für mich allerdings eh angenehm.

TB_T4: 45 - 46 (0)

Das heißt von den Störungen her ist es nicht so aktuell.

T5: Nein. Manchmal sind auch die Umbauarbeiten nicht direkt drin, das heißt das ein bisschen nervig, aber solange ich nicht, also ich nicht in einer komplett, also an einen komplett neuen Ort gehen muss, brauche ich es ja hauptsächlich dafür, um zu sehen, wie lange ich ihn brauche, oder wo ich um, vielleicht wo ich umsteigen muss. Aber generell, wenn ich einschätzen kann, wo es hingeht, dann weiß ich eh ungefähr schon, was ich nehmen muss. Also, weil zumindest wo wo ich halt losgehen muss. Weil da-, also, ich wohne eigentlich in der (nennt Heimatadresse) da beim Waldmüllerpark und da ist es recht praktisch, weil da bleibt die 6 ist da, 18 ist da, Badnerbahn, die 62 auch,

aber die fährt jetzt nicht, weil Umbearbeiten auf der Wiener Hauptstraße gibt. Die 14A bleibt stehen, ähm eben die S-Bahn ist da, Hauptbahnhof ist 12 Minuten zu Fuß, 15 eher. Und die U1 Keplerplatz Station ist auch 10 Minuten zu Fuß. Ja, ist wirklich gut angebunden. Ah, ja, die O und die 11 sind auch so 10, oder 8 Minuten zu Fuß. Das heißt, ich komme wirklich überall gut hin, solange ich die Richtung weiß. gehe ich zumindest zu einer Öffi-Verkehr los und dann schaue ich, wo ich umsteigen muss oder aber so die ungefähre Richtung habe ich ja normalerweise.

MW_T5.pdf: 75 - 84 (0)

Und bei Google Maps, also das größte Problem von Google Maps ist, dass die nicht immer sehr aktuell ist, wenn es darum geht, was welche Linie gerade ausfällt und es muss nicht einmal eine akute Störung sein, es kann auch eine Störung sein, die es seit drei Tagen gibt und manchmal ist es einfach nicht drin. Letztens dachte ich, ich kann mit der 6er, also mit der D von von Spittelau Heim fahren und das hat sich herausgestellt, dass die D nicht fährt, dass die D nur bis zu, ach, was war, Schottenring oder so, fährt. Das heißt, es war einfach nervig. Ich hätte da wahrscheinlich erwartet 10, 15 Minuten bis ich mitkriegt habe, dass das nicht der Fall ist, weil ich einfach gedacht habe: "ja, die Straßenbahn wird dir eh dann kommen" und dann kommt sie einfach nicht.

MW_T5.pdf: 355 - 360 (0)

Bei der Hinfahrt (genau der gleiche Weg) wurde hingegen eine Störung nicht angezeigt. Wir waren schon bei der Sbahn haltestelle, als wir bemerkt haben, dass diese wegen einer Rettungseinsatz nicht fährt. Daher mussten wir komplett anders fahren. Da Google Maps sich nur auf den kürzesten Weg fokussiert wurde uns die alternative Route, die wir genommen haben gar nicht angezeigt.

TB_T5: 11 - 11 (0)

T6: Ja, aber weißt du, den Google Maps sind nicht richtig immer.

I: Die Daten, die Informationen?

T6: Ja, also doch, die sind schon ja richtig. Aber wahrscheinlich bei mir, keine Ahnung. Ich bin mit so-, hatte oft solche Erfahrungen, weil ich hatte auch beim Autofahren. (...)

I: Das heißt, wenn du da die Route eingegeben hast über Google Maps, ist da immer was falsches rausgekommen?

T6: Ja, ich muss immer mehr fahren.

I: Ich verstehe schon. Umwege?

T6: Ja, ja. Und wenn man das nicht kennt, z.B. Schwedenplatz, ne, nicht sondern mein Standort, dann man, wie heißt es? verfährt sich, verfährt sich, ja. Manchmal.

I: Okay, das verstehe ich. Und seitdem hast du gedacht, "nein, nichts mehr planen mit Google Maps?"

T6: Ja genau, die Karten sind genau. (...)

MW_T6.pdf: 23 - 33 (0)

Ich habe Google Maps für die Routenplanung genutzt, aber zuvor geschaut, ob die U1 wieder fährt, da dort am Vortag ein Brand in der U-Bahn Station war und sie gesperrt war. Google Maps zeigt solche Vorfälle nicht immer an.

TB_T7: 4 - 5 (0)

Ja nach einigen Tagen hat auch google maps angezeigt, dass die u1 nicht fährt und ich musste nicht zusätzlich auf wienmobil schauen. Jedoch wurde nicht richtig angezeigt, welche s bahnen alle zum Bahnhof fahren, da dass auf Grund der Betriebsstörung der u1 mehr sind als sonst. Das hab ich dann vor Ort an der Anzeigentafel nachgeschaut.

TB_T7: 23 - 25 (0)

Google Maps hat die Störung der 18 nicht angezeigt, aber Wien Mobil.

TB_T7: 39 - 39 (0)

Problemfaktoren > Abwesenheit des Smartphones

T1: Wäre eine sehr unglückliche Nacht, wenn ich das nicht dabei hätte, weil wer hat es nicht dabei? Ähm, ich würde mir aber nicht stressen, das heißt, ähm, ich würde Schilder schauen gehen. Bedeutet, ähm, ich würde mir überlegen, wo der nächste Punkt sein könnte. Ich würde gegebenenfalls jemanden fragen, wenn ich mir sicher bin, dass das kein (lacht) Triebtäter oder Sonstiges ist und ich einfach nur fragen müsste: "Wo ist die nächste BIM oder die nächste U-Bahn-Station? In was für eine Richtung?" Und wenn ich dann dort bin, dann weiß ich schon ungefähr, wo ich hin muss.

MW_T1.pdf: 288 - 291 (0)

I: Also, was würde dir dann fehlen oder was wäre der Effekt, wenn dein Handy plötzlich nicht da wäre in der Nacht?

T1: Äh, (...) die Navigation, eigentlich. Dass ich weiß ungefähr, wo ich bin.

MW_T1.pdf: 292 - 293 (0)

weil es für mich generell komisch ist, wenn ich nichts im Ohr habe, wenn ich alleine fahre. Also die ganzen Umweltgeräusche, gerade auch die U-Bahn-Geräusche, das Laute, das ist einfach so ungut. Also laute Geräusche generell bin ich kein Fan von und dann ist es halt auch immer so diese Eindrücke, die man dann halt und dann versuche ich halt einfach entweder in meine Gedanken mich zu verlieren oder halt einfach auf nichts zu achten oder irgendwas stumpf da zu machen. Ich wüsste jetzt nicht wirklich wann es passiert ist, aber das ist so das eher noch, selbst wenn ich nicht auf Handy schauen weiß der Akku nicht mehr so ist, ne? Dann einfach halt raus schauen und wirklich ignorant alles immer so- (...)

I: Ignorant sein?

T2: Ja.

MW_T2.pdf: 447 - 453 (0)

T2: Na ja, wenn ich den Weg kenne, wäre es egal, also da würde ich halt mich irgendwie anderwertig beschäftigen, sei es mit einer Gratiszeitung oder ja, anschauen, andere Gespräche zuhören oder wie auch immer. Wenn ich den Weg nicht kenne, ist es eher problematischer, weil man sich halt nicht auskennt und man heutzutage doch immer mit dem Ganzen zu tun hat.

I_T2.pdf: 52 - 54 (0)

T6: Oh, äh puh. Wie würde ich reagieren? Äh, na ja, werde ich ein bisschen na ja, panisch nicht, aber schon ein bisschen besorgnisvoll. Weil es kann ja immer etwas passieren, ja? (...) Also bisschen besorgt werde ich schon, ne? Aber dann werde ich ja denken, ich werde also überleben. (lacht) Wird nichts passieren, also ich bin auch nicht handysüchtig. Ich meine nur, na ja, also Handy ist immer gut zu haben, weil dann kann man mit jemanden telefonieren, bis man nach bis man zu Hause ist, oder naja, wie ich dir gesagt habe, diese SMS Knopf zu drucken.
I_T6.pdf: 60 - 63 (0)

Sicherheitsfaktoren > Persönliches Sicherheitsgefühl

T1: Ähm, ich fühle mich nicht unsicher. Ich fühle mich manchmal unsicher. Das ist dann so ein komisches Bauchgefühl, aber ansonsten bin ich ziemlich happy mit der Stadt, wo ich mich aufhalte nachts. Ich bin jetzt aber auch, das muss ich dazusagen, meistens immer in Gegenden, die ich kenne, die mir nicht fremd sind und da fühle ich mich dann meistens nicht unsicher, oder wo viele Leute sind.
I_T1.pdf: 212 - 214 (0)

Also ich fürchte mich bei uns auch in der Gegend nicht.

I: Weil du es einfach kennst oder warum?

T3: Ich weiß es nicht, das war nie was. Es ist relativ neu die Gegend. Ich weiß nicht, es haben auch andere Frauen gesagt, weil das haben wir so im Facebook-Chat gehabt. Es fühlen sich alle sicher bei uns in der Gegend. Und da sehe ich keinen Grund dann irgendwelche extra Maßnahmen zu ergreifen.
MW_T3.pdf: 273 - 276 (0)

Währenddessen im 7., ich erinnere mich eine Zeit lang, wo ich aufgewachsen bin, bin ich, warum auch immer, mit dem diesem Schlüssel zwischen den Fingern gegangen am Abend. Also wenn ich daheim bin, also ich ich hatte mehr Ängste in der Teenagerzeit als als Erwachsener. Weiß ich nicht, liegt es am Wachstum oder einfach mehr Lebenserfahrung, aber als Jugendliche, Teenager, habe ich mich schon mehr gefürchtet am Abend irgendwo unterwegs zu sein.
MW_T3.pdf: 277 - 279 (0)

ber ich bin auch recht. Also ich habe das Gefühl andere Leute machen sich da mehr Gedanken, vielleicht sollte ich mir mehr Gedanken machen, aber ich bin immer so, wird schon passen.
MW_T4.pdf: 75 - 77 (0)

I: Kannst du erkennen, ob du abends ein bisschen anders fährst, also ob dein Mobilitätsverhalten abends ein bisschen anders ist?

T4: Von dem wie ich quasi meine Umgebung wahrnehme, weniger, also wenn ich irgendwie merke, irgendwas komisch oder so, dann dann schaue ich schon, aber solange ich nicht irgendwie einen Grund dazu habe, bin ich auch am Handy oder, keine Ahnung, am Telefonieren oder was auch immer. Meistens am TikTok schauen.
MW_T4.pdf: 111 - 114 (0)

keine Ahnung, ich finde ich fühle mich in Wien noch immer viel wohler als in vielen anderen großen Städten.

I: Kannst du da einen konkreten Vergleich für mich ziehen?

T5: Ich komme eigentlich aus Ungarn und dementsprechend bin ich öfters in Budapest bzw. auch öfters abends dort unterwegs und ich finde abends ist

Budapest, also unberechenbarer. Also ich weiß eh, egal was in Wien-, also die schlimmsten Bezirke in Wien sind viel sicherer als viele andere europäische Städte. Und weil es mir klar ist, auch wenn es halt man immer wieder schlechte Sachen berichtet werden, ist ja fühle ich mich da schon relativ wohl, aber es ist für mich spezifisch. Ich kenne auch Leute, die sich halt z.B. im 10. abends nicht wohlfühlen, aber für mich ist das kein Problem.

MW_T5.pdf: 126 - 132 (0)

Also eh ist eh

nichts passiert und ich bin auch sehr froh, dass das ich ja keine schlechte Gewohnheit habe, also Erfahrungen im Leben habe, weil es geht ja, es ist ja nicht, nicht bei jedem so, das ist mir klar, aber weil ich halt noch nichts habe, fühle ich mich auf die Straßen recht wohl.

MW_T5.pdf: 146 - 148 (0)

Aber sonst eigentlich, muss ich sagen, fühle ich mich in Wien sehr sehr sicher im Gegensatz zu-. also, wenn ich sie wieder vergleichen würde mit Deutschland, ich komme ja aus Mainz und war da eben viel auch in Frankfurt unterwegs oder jetzt auch in Berlin. Das ist schon noch mal anders. Da merke ich immer wie also wie sicher und wohl man sich hier auf jeden Fall fühlen kann.

MW_T7.pdf: 94 - 96 (0)

T7: Selbst wenn es unangenehme Situation gab auch mal in der U-Bahn oder so, habe ich das Gefühl, dass die Leute hier sehr achtsam sind und eben eigentlich in der Regel nicht wegschauen, sondern da wird eingeschritten. Also in den Situation, in den ich bisher war, war es jetzt nicht so, dass das einfach ignoriert worden ist. Also da ist nichts mir passiert, aber ich habe das mitbekommen.

MW_T7.pdf: 104 - 106 (0)

T7: Aber sowas passiert wirklich selten, habe ich das Gefühl hier so. Und sonst ist auch gefühlt wirklich an den wichtigen Situationen, an den Knotenpunkten viel Personal immer da, ob es jetzt Polizei ist oder Sicherheitspersonal. Also, ist mein Empfinden.

MW_T7.pdf: 122 - 123 (0)

Sicherheitsfaktoren > Personen & Haustier

T1: Ja, es ist zwar viel los, aber es geht ja am schnellsten und viele Leute glaube ich auch, dass du vor allem wenn du heimfährst, dich am sichersten fühlst.

I: Also viele Leute geben dir eher ein Sicherheitsgefühl als wie wenn du mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fahren müsstest, wo nicht so viele Leute drinnen sind, wie bei einem Nachtbus beispielsweise?

T1: Ja, genau. Das auf jeden Fall.

MW_T1.pdf: 129 - 133 (0)

ich habe auch mich vorhin beim Hinfahren nämlich extra habe ich geschaut, wo ich mich hinsetze, dass sympathisch aussieht, ist mir jetzt eingefallen. Ich war auch jetzt einfach so so, ich bin durchgegangen und habe mir gedacht, okay, alle Sitze sind belegt, ich bin jetzt schon müde, ich will vom Training jetzt nicht noch stehen und habe mich dann echt mal hingesetzt, wo ich gesagt habe, nein, okay, die Person sieht mir sympathisch aus. Und es war überraschend eine Frau. (lacht)

I: Das ist schon spannend, oder wie man das dann immer so im Affekt schnell entscheidet.

T2: Ja genau, habe nie drüber nachgedacht, aber so jetzt-, und nachher ist sie auch ausgestiegen, ich habe mich dann in Fahrtrichtung gesetzt, weil ich es einfach für mich lieber habe. Und dann hat sich ein Mann zu mir hingesetzt und das war dann auch so (...), nicht ungut oder irgendwie sowas, aber das so (seufzt) "Mah, warum setzt dich da jetzt hin?". Witzig, ich weiß-, ich kann nicht sagen, ob es gewesen wäre, wenn es eine Frau ist. Das ist sehr spannend, wenn man jetzt so drüber nachdenkt.

MW_T2.pdf: 79 - 87 (0)

T2: Aber ja, dadurch dass ich jetzt gesehen habe, ich muss nur einmal umsteigen, einmal Handelskai, ich bin in Floridsdorf groß geworden, das heißt Handelskai ist für mich ein gut bekannter Ort, wo ich weiß, was wie wo wann und dass da immer viele Leute sind und war dann für mich auch sehr bequem und ich kannte die Strecke.

MW_T2.pdf: 100 - 102 (0)

weil U6, ja, sind noch viele Studenten unterwegs mit mir gewesen oder halt viele, die halt da auch in diesen Studentenknotenpunkten wohnen. Und da ist es auch total voll und deswegen ist das auch nie ungut, also ich habe lange auch an der U6 gewohnt.

MW_T2.pdf: 321 - 323 (0)

Von der U-Bahn müsste ich 15 Minuten in einem ja, beleuchteten Weg, aber wo ein Teilweg Wiesenweg ist, also so eine Feldstrecke und das ist dann schon immer so (unsicheres "hm"). Ich kenne schon-, also ich bin ein sehr großer True Crime Fan, das heißt man weiß immer recht viel oder ahnt manchmal recht viel, da könnte irgendjemand rausspringen und deswegen nehme ich dann halt doch lieber einfach das Uber, das Taxi. Früher war es auch so, dass mein Mann mich auch von wo abgeholt hätte. Das hat er auch immer wieder gesagt: "Na, wenn es was nicht geht oder so, ich hole dich ab, ich komm." Und das ist halt auch recht schön. Also einfach, dass er auch weiß, wie gesagt, er ist kein Öffi-Fahrer, er ist einfach immer-, schaut auf seine Liebsten. Da habe ich die Bequemlichkeit und er weiß, mir geht es gut und dann (...)

MW_T2.pdf: 431 - 436 (0)

T4: Eigentlich ganz gut, dadurch, dass immer so viel los ist. Und halt sehr viele verschiedene Leute auch unterwegs sind z.B. auch-, also, der gerade vorbeigegangen ist, war glaube ich 14 oder so. Also (lacht) Es ist nicht so, dass nur irgendwie eine Personengruppe unterwegs ist, das ist ziemlich gemischt teilweise.

MW_T4.pdf: 71 - 73 (0)

T4: Das ist an sich ganz angenehm. Also es würde mich jetzt nicht stören, wenn ein bisschen mehr los wäre, wenn es halt super voll und eng ist, dann findet es glaube ich jeder blöd. Aber ich finde das auch noch ganz angenehm. Ich finde es wird eher, also ich finde dann, wenn man sich unwohl fühlt, ist eher wenn wirklich nur so ein zwei weitere Leute da sind und die dann irgendwie komisch sind. Aber es sind jetzt eh, keine Ahnung, zehn oder so Leute da. Schätze ich mal. Und die meisten sind eigentlich alle in ihr Handy vertieft oder mit sich selbst beschäftigt und dadurch habe ich jetzt nicht wirklich irgendwie das Gefühl, dass da was passiert.

MW_T4.pdf: 106 - 110 (0)

du vertraust dann auch auf drauf, was die anderen für Wege vorschlagen.

T5: Voll, ja und in diesen Fällen bin ich halt auch eher weniger alleine unterwegs, weil ich habe ja meine Mitbewohnerin, die auch in vielen-, also oft mitkommt, wenn ich Fortgehen gehe, gehe ich praktisch nur mit Freundinnen von mir fort, die aus Graz kommen, weil der Freundeskreis, eine Junge in der Nähe von Hauptbahnhof auch wohnt, das heißt wir sind zu zweit da und

wenn die Freundinnen von dem Freundeskreis von Graz hochkommen, dann pennen
sie entweder bei mir oder bei ihm, das heißt da sind wir dann eh wieder erst wieder zusammen unterwegs.
MW_T5.pdf: 231 - 235 (0)

I: Ist ein ganz anderes Feeling, oder? Wenn man dann gemeinsam unterwegs ist.

T5: Ja, eben. Eben, das heißt, wenn ich mit ihm z.B. fortgehe, da muss ich nur von Belvedere mit der Straßenbahn allein heimfahren und das ist halt eine Strecke, was ich zigtausend mal, wenn nicht noch öfters, schon gefahren bin. Da ist es eh schon wurscht.

I: Okay, das heißt, es kommt bei dir gar nicht vor, dass du alleine dann im Heim fährst.

T5: Ja, doch. Aber eher selten, wenn ich so darüber nachdenke.
MW_T5.pdf: 236 - 240 (0)

Meine Kollegen,
weil ich bin von der Arbeit, du hast gesehen, wo ich arbeite, also von der Arbeit der U-Bahn, manchmal bin mit Kollegen, ne? Und dann ja und wir schauen einfach wann wir fahren oder Bus haben und dann wir gehen zwei, drei Minuten also vorher, (...) dann ja.

I: Ist es für dich eigentlich ein anderes Gefühl, wenn du jetzt mit deinen Kollegen unterwegs bist und eine Strecke fährst, als wenn du ganz alleine unterwegs bist?

T6: Ja. Kommt drauf an, was für ein Kollege bei mir ist. Wenn ich denke, okay, der ist gut. Ich meine, der macht ja nichts, ich meine, natürlich wenn so viele Leute sind, wahrscheinlich macht er nichts, aber trotzdem vertrauen kann ich eigentlich nicht. Ich meine, es kann natürlich was passieren und er wird dann-, oder mitmachen und einfach z.B. keine Ahnung, oder einfach weggehen. Also, (...), ja kommt drauf an. Wenn so (unv.) so gute Kollegin, dann ist gut hier.
MW_T6.pdf: 113 - 121 (0)

I: Also du magst es auch, wenn einfach Leute um dich herum sind, wenn die Straßenbahn jetzt nicht so leer ist z.B. und die U-Bahn ist halt eher doch gefüllter, das sind öfter Leute unterwegs.
MW_T6.pdf: 238 - 239 (0)

Wenn ich raus mit meinem Hund bin (...) der bellt die ganze Zeit am Abend. Dann fühle ich mich auch irgendwie sicherer.
I_T6.pdf: 70 - 70 (0)

Bist du, wenn du am Heimweg bist abends, bist du dann oft alleine oder sagst du okay, dann gehe ich
ein Teil davon ein Teil der Strecke mit Freunden gemeinsam?

T7: Teilsteils, wie es eben gerade passt. Also ich würde schon bewusst länger den Weg mit Freunden gehen, wenn es halt eben sich ergibt und das passt oder ich bin auch in einer Beziehung und dann gehe ich halt zu meinem Partner nach Hause oder er kommt zu mir, also je nachdem, dass man eben nicht alleine nach Hause gehen muss eigentlich, also wenn es jetzt spät ist, aber sonst ja.
MW_T7.pdf: 139 - 143 (0)

T7: Also wie gesagt, ich fühle mich immer da, wo halt mehr Menschen sind sicherer

MW_T7.pdf: 157 - 157 (0)

Sicherheitsfaktoren > Sicherheitspersonal

Keine Vorkommnisse. Am Karlsplatz sehe ich immer direkt Polizeipräsenz was mich etwas zu mehr Vorsicht innerlich veranlasst hat.

TB_T1: 45 - 45 (0)

Welches Gefühl gab dir da die Präsenz der Polizei?

T1: Äh, Semi. Es ist immer komisch, weil ich überhaupt keinen Bezug zu Waffen habe, immer ein Polizist mit einer Waffe zu sehen und meistens auch am

Karlsplatz ähm, haben die ja nicht auch einfach nur diese kleinen äh ähm ähm Pistolen quasi auf dem Gürtel, sondern ich habe da auch zwei Leute gesehen, die haben längeres Gewehr gehabt, die großen, keine Ahnung, was das ist, wie man sie nennt. Ich denke mir dann halt nur immer, wenn so viel los ist, muss halt natürlich auch muss es halt auch einen bestimmten Grund geben und zum einen fühle ich mich sicher, auf der anderen Seite verunsichert es mich dann halt auch wieder, weil ich mir denke, die sind ja nicht grundlos gerade da.

I_T1.pdf: 70 - 76 (0)

Deshalb habe ich das eigentlich reingeschrieben. Es ist immer so ein Zwiespalt.

I_T1.pdf: 78 - 78 (0)

Vor allem es ist auch oft viel Polizei da und da ja.

I: Findest du das gut, dass die Polizei dort ist?

T4: Es kommt ein bisschen drauf an, was also wenn sie einfach nur da stehen ohne Grund. Also ich weiß den Grund ja nicht. Ich denke mir halt immer, sie werden schon ein Grund haben da zu sein und ich finde es eigentlich ganz angenehm, dass man halt weiß, okay, wenn irgendwas ist, dann sind sie jetzt schon vor Ort und irgendwie können das kontrollieren. Wenn sie einfach nur so da sind und ich keinen Grund sehe, dann ist mir eigentlich relativ wurscht, dann bin ich halt so ja, sie werden schon aus irgendeinem Grund hier sein, weil sie irgendwas hier tun müssen.

MW_T4.pdf: 148 - 153 (0)

Einmal war auch die Polizei da, weil da jemand irgendwie Stress gemacht hat, aber die waren eh schon vor Ort und dann war ich sehr okay, wenn jetzt irgendwas ist, dann sind die eh da, also. das war schon ganz angenehm in dem Fall.

MW_T4.pdf: 164 - 165 (0)

Weil der U-Bahn, der ist unten, musst du genau in so eine genauere also U-Bahn-Station gehen und da ist immer so viel Kamera, manchmal auch viel Security und alles

MW_T6.pdf: 229 - 230 (0)

T7: Aber sowas passiert wirklich selten, habe ich das Gefühl hier so. Und sonst ist auch gefühlt wirklich an den wichtigen Situationen, an den Knotenpunkten viel Personal immer da, ob es jetzt Polizei ist oder Sicherheitspersonal. Also, ist mein Empfinden.

MW_T7.pdf: 122 - 123 (0)

Sicherheitsfaktoren > Orte & Umgebung

T1: Ja, da weiß ich, es ist eine große Hauptstraße und da ist viel Verkehr und da ist auch immer viel Polizeipräsenz, also von dem her wäre für mich sozusagen der Weg dorthin okay.

MW_T1.pdf: 33 - 34 (0)

Und wie alle Menschen: Fensterplatz. (lacht)

I: Fensterplatz?

T3: Ja (lacht). Oder zumindest wo ich allein sitzen kann. Ist ganz lustig, kann man gut beobachten, ja. Wenn die U-Bahn leer ist, steigen alle Leute ein. Es setzen sich alle alleine hin. Und es setzen sich alle in Fahrtrichtung hin. Und dann füllt es sich langsam an, die gegenüberliegende Seite. Einer von beiden und dann quetschen sich alle andere dazu.

I: Bist du jemand der, wenn jetzt nicht so viel los ist z.B. abends, dass du lieber ein Eckchen alleine suchst oder setzt du dich irgendwo dazu?

T3: Es kommt drauf an, wie heiß mir ist, normalerweise setze ich mich in die Nähe vom Ausgang. Aber wenn wenig los ist, ich setz mich eigentlich auch dort hin, ich weiß nicht, welcher Platz mich anzieht. Aber in der Regel schaue, dass ich nahe beim Ausgang bin, dass ich ihn nicht verpasse und nicht über fünf Leute drüberrennen muss und dann so "Entschuldigung, Entschuldigung!".

I: Ah, okay, aus Zeitgründen.

T3: Genau. (lacht) Aber wenn wenig los ist, setze ich mich auch mal weiter weg, wenn ich sag, hey, das ist bequemer oder da hinten ist ein Kind das laut ist und ja. Also von dem her darauf achte ich schon noch.

MW_T3.pdf: 38 - 49 (0)

Und man hat immer überall Licht.

MW_T3.pdf: 280 - 280 (0)

T4: Ich glaube, ich will mich eigentlich hinsetzen.

MW_T4.pdf: 102 - 102 (0)

Sicherheitsfaktoren > Apps

T5: Schauen wir auch zwischendurch, wo halt die Person ist, wenn wir das Gefühl haben, die sollte irgendwo sein.

I: Wie heißt die App?

T5: Ah, das ist einfach im ähm auf iPhone, das Find My Friends, das ist so preinstalliert.

I: Mhm.

T5: Ist genau da und, "Find My" heißt das. Das heißt, wenn man z.B. das Handy verliert oder irgendwo liegen lässt, dann kann man auch das einschalten, dass die also halt anschauen, wo man wo die andere Geräte sind z.B. also die AirPods oder mein iPad oder so könnte ich nachschauen, wo sie gerade liegen.

I: Die ganzen Geräte sind also verknüpft und-?

T5: Ja genau. Sie sind verknüpft und man kann durchschauen und eigentlich war da das App ursprünglich für das gedacht und dann haben sie es

ausgeweitet, dass man halt mit Bekannten den Standort teilen kann und das ist dann halt konstant eingeschaltet.

I: Das heißt, man muss auch nicht ständig irgendjemanden einen Standort schicken oder so.

T5: Na, eben. Genau, das ist recht praktisch, finde ich.

MW_T5.pdf: 170 - 181 (0)

T5: Ja, ich finde, also was für mich wichtig ist, wenn ich nachts unterwegs bin, ist, dass ich eben durch diese Location App das Gefühl habe, dass Leute einfach-, also dass ich nicht einfach verloren gehen werde und dass es niemanden auffällt, wenn ich einfach jetzt, wenn irgendwas passieren sollte, aber viele haben halt einfach nicht die Möglichkeit, vor allem wenn sie noch komplett neu in Wien sind und halt einfach keine Leute um sich herum haben, wo sie sich auch einfach so sehr auf die Leute stützen können. Freunde mit denen ich meine Location geteilt habe, kenne ich alle zumindest seit 5 Jahren. Wenn, manche sogar über 15.

MW_T5.pdf: 440 - 444 (0)

bei Apple gibt es die Funktion "Wo ist?" und den habe ich mit Freunden geteilt und mit meinen Eltern ähm und so weiß ich immer, dass theoretisch jemand müsste, wo ich zuletzt war und wenn ich abends spät alleine unterwegs bin, mich unwohl fühle, sende ich meistens nochmal über WhatsApp bewusst

meinen Standort

MW_T7.pdf: 132 - 134 (0)

Ähm, ja, genau und habe halt meistens irgendwie Google Maps mitlaufen, wenn ich halt die Route fahre oder laufe. Ähm, ja, sonst fällt mir da jetzt nichts weiteres ein.

I_T7.pdf: 43 - 44 (0)

Angewohnheiten > Aufmerksamkeit auf Umgebung

T1: Ähm (überlegt), wie die Leute sich verhalten, um ehrlich zu sein. Also draußen beispielsweise Schwedenplatz oder Karlsplatz, von der Optik her schön. Ähm, aber natürlich schaut man schon verschärft links oder rechts, ob jetzt jemand auf einem zukommt oder, wie viele Leute da gerade sind bzw. wo die Grüppchen alles sind. Natürlich schaue ich da schon viel mehr drauf. Also wie die Leute sich eigentlich auch verhalten und reagieren, wenn ich das Gefühl habe, ich werde verfolgt. Ähm, ich gehe gerade draußen irgendwo vom Schwedenplatz in die U-Bahn rein und der steht auch hinter mir,

ist das eine große Wahrscheinlichkeit, dass der in die gleiche Richtung muss, aber dann noch hat man ein ungutes Gefühl. Und die Sinne sind dann halt einfach ein bisschen mehr geschärft. Wenn man alleine ist.

I_T1.pdf: 217 - 222 (0)

I: Achtest du auf noch irgendwas in da in der U-Bahn so an sich, wenn du jetzt hier drinnen bist oder hast du dann auch wieder-, schaust du auf das Handy?

T6: Ich achte natürlich immer auf die Umgebung, ne? Wenn ich jetzt, ne? Dann schaue ich immer, was da passiert und dann passe ich ganz einfach auf. Manchmal bin ich so müde, ich achte gar nichts drauf, ne? Nur wer auch bei mir sitzt.

MW_T6.pdf: 85 - 88 (0)

Angewohnheiten > Positionierung in den Öffis

T3: Es kommt drauf an, wie heiß mir ist, normalerweise setze ich mich in die Nähe vom Ausgang. Aber wenn wenig los ist, ich setz mich eigentlich auch dort hin, ich weiß nicht, welcher Platz mich anzieht. Aber in der Regel schaue, dass ich nahe beim Ausgang bin, dass ich ihn nicht verpasse und nicht

über fünf Leute drüberrennen muss und dann so "Entschuldigung, Entschuldigung!".

I: Ah, okay, aus Zeitgründen.

T3: Genau. (lacht)

MW_T3.pdf: 44 - 48 (0)

Aber das geht halt auch nur, wenn man-, also ich Ich kann nur relaxen, wenn ich ein Sitzplatz habe.

I: Okay, warum einfach weil du weißt, du bist so hast du dann safe space oder?

T4: Ja, auch. Also erstens finde ich es sehr angenehm, vor allem wenn gerade in der Straßenbahn viel los ist und du hast du den Sitzplatz und bist so quasi nicht einbezogen in dieses Gewusel und musst nicht irgendwie deine Balance finden und ja.

I: Ja, ich verstehe was du meinst.

T4: Und auch einfach weil es halt ungemütlich finde am also so im Stehen irgendwie am Handy zu sein, ich weiß nicht. Ich finde Sitzen einfach generell eine gemütlichere Sache als Stehen.

I: Ja, man hat hier besser ein Überblick auch.

T4: Ja, und das ist schon auch bisschen, man hat so dieses Ding, also dieses Eck, wo man halt sitzt und es sitzt zwar wer neben dir, aber meistens eh-. also das ist selten den Fall, dass ich mir gedacht habe, die Person neben mir wirkt irgendwie komisch.

MW_T4.pdf: 303 - 312 (0)

T4: Ja, ich schaue halt auch, wenn ich mich wo dazu setzte, schaue ich schon, was ist das für eine Person so. Also ich schaue schon, "okay, ist das"-, Also nicht, dass ich Männer ausschließe, ich setze mich auch öfter neben Männer, ich schaue halt auch so, wirken die gerade irgendwie, als ob sie Lust hätten mit mir zu reden oder so und dann (unsicheres "hm"), setze ich mich irgendwie lieber nicht hin. Oder wirken die gerade irgendwie als wären sie, keine Ahnung, komisch drauf oder nervös.

MW_T4.pdf: 314 - 317 (0)

Aber das mache ich nicht, nicht weil ich die Station selbst nicht mag, sondern wenn ich bis dahin warte, in die Straßenbahn umzusteigen, kriege nie einen Sitzplatz. Weil da, also bei Westbahnhof steigen extrem viele Leute normalerweise ein und bei Gumpendorfer Straße eben auch wieder, weil da U6 Station ist und wenn ich aber z.B. hier einsteige oder mich bemühe ganz vorne im Westbahnhof einzusteigen, dann kriege ich einen Sitzplatz.

I: Ja, verstehe.

T5: Und es sind dann, du hast es gesehen, bis dahin oder bis zum Westbahnhof sind es ja trotzdem 15 Minuten, die ich sitzen-, ich kann stehen, manchmal tue ich es mit Absicht, aber muss nicht immer sein.

I: Also ist es dir lieber zu sitzen, wenn du einen Sitzplatz bekommst?

T5: In der Straßenbahn schon, weil ich, wenn ich in mit der Linie am meisten unterwegs bin, dann habe ich irgendwas Aktives zu tun, die verwende ich z.

B. wenn ich einkaufen gehe auf der Mariahilferstraße oder bis vor kurzem war ich regelmäßig auf der Schmelz schwimmen, wo ich auch öfters abends war, das heißt, da bin ich manchmal auch um 22 Uhr herum heimgefahren und nach dem Schwimmen ist man einfach müde und da will ich sitzen.

I: Ja, verstehe ich.

T5: Das heißt, da bin ich mit der U3 auch wieder Stadtstraßenbahn fahre ich mit der U-Bahn dann möglich, wenn es möglich ist, zu Westbahnhof gefahren und dann mit der Straßenbahn heim und da da bin ich einfach immer so müde danach gewesen, dass ich mich unbedingt hinsetzen wollte.

MW_T5.pdf: 311 - 324 (0)

T7: Okay, ich stehe eigentlich immer hier.

MW_T7.pdf: 69 - 69 (0)

I: Ist ein Grund, warum du immer gerne stehst? Oder ist einfach so, weil du einfach mal gerne stehen möchtest in der U-Bahn oder?

T7: Ich mag es nicht so gerne, eng neben Menschen zu sitzen, neben fremden Menschen.

I: Damit du einfach deinen Space hast?

T7: Ja, ja, also im besten Fall. Oder ja. Ja, ich glaube das ist es.

MW_T7.pdf: 160 - 163 (0)

Angewohnheiten > Distanz

Wenn er aufdringlich geworden wäre, wäre ich wahrscheinlich aufgestanden und hätte mich irgendwo anders hingestellt oder wäre irgendwo anders gestanden. Also halt weit weg sichtlich, auch während dem Fahren, dass man es mitkriegt. Ich will mit der Person nichts zu tun haben.

MW_T1.pdf: 155 - 156 (0)

Am liebsten neben niemanden sitzen. Also, ich setze mich nur hin, wenn es

ganz frei ist oder wenn ich wirklich wirklich müde bin oder mir

irgendwas weh tut, ich verletzt bin. Ähm, oder mit den Kindern. Also, ich

habe zwei Kinder mit denen, wenn die dann sitzen wollen, dann schon. Aber

ich alleine, nee. Wenn da irgendwelche Leute sitzen. Mach ich das wirklich

nur, wenn ich verletzt bin oder gerade echt echt müde bin, weil ich weiß

nicht, wie lange ich unterwegs bin. Aber ansonsten stehe ich meistens und su-

che da irgendwie eine gemütliche Zone so. Wenn man schon hört, da sind

alkoholisierte Leute oder da (stampfert?) wer herum und da ist gerade

irgendwie ein Grantler oder so, dann muss man da nicht sitzen. Oder auch mit

Gerüchen muss man da jetzt auch manchmal nicht unbedingt sitzen.

MW_T2.pdf: 55 - 60 (0)

T3: Ja, genau und dann Karlsplatz aussteigen, da muss ich eigentlich überlegen. (...) Nein, bei der U1, bei der U2 weiß ich, wo ich stehen bleiben müsste, bei der U4 wüsste ich es nicht. Aber ich glaub, in der Mitte ist eigentlich immer gut.

I: In der Mitte des U-Bahn-Zugs?

T3: Ja, ich schau dann, wenn ich nicht weiß, wo ich aussteige, schau ich wo sind die meisten Leute und meide den Ort. Okay. bzw. wenn ich dann sehe, das ist eh eine durchgängige U-Bahn, dann steige ich mal ein und schau dann, dass ich einfach irgendwo hingehe, wo wenig los ist.

I: Ah, okay. Einfach so, weil du dann deine Ruhe hast? Weil viele Menschen dann einfach anstrengend sind?

T3: Ja, beides. (lacht) Es geht das eine mit dem anderen einher, ne? Wenn weniger Leute sind, habe ich mehr meine Ruhe. Und man weiß ja nicht, mit welchen Leuten man einsteigt. Also nicht, dass ich Angst hätte oder so, aber einfach vom Toleranzlevel her für Lautstärke.

I: Ja, und vor allem, wenn man dann abends unterwegs ist, möchte hat man eigentlich nur nach Hause und seine Ruhe haben.

T3: Ja voll.

MW_T3.pdf: 97 - 106 (0)

T4: Meistens gehe ich einfach schnell durch und ignoriere die Leute. Also, ich bin auch selten am Abend am Westbahnhof. Untertags finde ich, balanciert es sich meistens aus, weil halt auch viele einfach von der Arbeit sind oder einfach, keine Ahnung, dort einkaufen oder so und dann fallen die quasi Leute, die irgendwie sich komisch verhalten und alkoholisiert sind oder sonst was, nicht mehr wirklich auf. Aber am Abend war ich hin und wieder dort und da sind sie dann halt schon aufgefallen, aber eigentlich ist nie was passiert, also, ich bin halt immer einfach schnell durchgegangen und die haben mich nicht beachtet. Einmal war auch die Polizei da, weil da jemand irgendwie Stress gemacht hat, aber die waren eh schon vor Ort und dann war ich sehr okay, wenn jetzt irgendwas ist, dann sind die eh da, also. das war schon ganz angenehm in dem Fall.

MW_T4.pdf: 160 - 165 (0)

Einmal habe ich dort Zeitungen verteilt
beim Hintereingang, da sind mir paar obdachlose Männer, also sie haben nichts gemacht, also aber sie sind meiner Meinung noch bisschen zu wenig weit weg gewesen. Und dann bin ich einfach früher gegangen, weil ich so gemeint habe, ja, ich fühle mich hier nicht sicher und ich werde jetzt nicht für 10 Euro die Stunde da hier irgendwie stehen bleiben, ehrlich gesagt.

MW_T4.pdf: 165 - 168 (0)

I: Mhm, wenn du, wenn du jetzt, wie gesagt, eben z.B. beim Westbahnhof vorbeigehen müsstest oder da umsteigen müsstest, dann würdest du es trotzdem machen.

T4: Ja, ja. Also meistens finde ich, wenn man nicht irgendwie interagiert mit Leuten, die auffällig sind, machen sie meistens eh nichts.

MW_T4.pdf: 169 - 171 (0)

Aber das geht halt auch nur, wenn man-, also ich Ich kann nur relaxen, wenn ich ein Sitzplatz habe.

I: Okay, warum einfach weil du weißt, du bist so hast du dann safe space oder?

T4: Ja, auch. Also erstens finde ich es sehr angenehm, vor allem wenn gerade in der Straßenbahn viel los ist und du hast du den Sitzplatz und bist so quasi nicht einbezogen in dieses Gewusel und musst nicht irgendwie deine Balance finden und ja.

I: Ja, ich verstehe was du meinst.

T4: Und auch einfach weil es halt ungemütlich finde am also so im Stehen irgendwie am Handy zu sein, ich weiß nicht. Ich finde Sitzen einfach generell eine gemütlichere Sache als Stehen.

I: Ja, man hat hier besser ein Überblick auch.

T4: Ja, und das ist schon auch bisschen, man hat so dieses Ding, also dieses Eck, wo man halt sitzt und es sitzt zwar wer neben dir, aber meistens eh-. also das ist selten den Fall, dass ich mir gedacht habe, die Person neben mir wirkt irgendwie komisch.

MW_T4.pdf: 303 - 312 (0)

T4: Ja, ich schaue halt auch, wenn ich mich wo dazu setzte, schaue ich schon, was ist das für eine Person so. Also ich schaue schon, "okay, ist das"-, Also nicht, dass ich Männer ausschließe, ich setze mich auch öfter neben Männer, ich schaue halt auch so, wirken die gerade irgendwie, als ob sie Lust hätten mit mir zu reden oder so und dann (unsicheres "hm"), setze ich mich irgendwie lieber nicht hin. Oder wirken die gerade irgendwie als wären sie, keine Ahnung, komisch drauf oder nervös.

MW_T4.pdf: 314 - 317 (0)

Ich werde

z.B. jetzt hierher kommen und warten, ne, nicht da, wo der Mann ist, sowas. Also bisschen, wo keine Leute sind, ne,

MW_T6.pdf: 50 - 51 (0)

I: Achtest du auf noch irgendwas in da in der U-Bahn so an sich, wenn du jetzt hier drinnen bist oder hast du dann auch wieder-, schaust du auf das Handy?

T6: Ich achte natürlich immer auf die Umgebung, ne? Wenn ich jetzt, ne? Dann schaue ich immer, was da passiert und dann passe ich ganz einfach auf. Manchmal bin ich so müde, ich achte gar nichts drauf, ne? Nur wer auch bei mir sitzt. Oder wenn ich z.B. zwei - (...) Also 5 Meter oder 2, 3 Meter entfernt sehe ich, da passiert etwas, dann stehe ich auf und dann gehe ich woanders hin.

I: Meinst du, wenn sich jemand zu dir setzt?

T6: Ja, oder so zwei drei, wie heißt das? Nicht hier. (überlegt)

I: Reihen?

T6: Ja. Dankeschön, Reihen.

I: Okay, dass du zumindest ein bisschen Distanz hast.

T6: Genau, genau. Man, weil man weiß ja nicht, ne? Es gibt halt sehr verschiedene betrunkene Leute, nicht nur betrunkene, sondern auch kranke Leute und man merkt einfach der Stress von weit weg.

MW_T6.pdf: 85 - 96 (0)

nachts,

wenn ich einfach so ganz normal laufe und dann, wenn ich sehe, okay, da ist eine Typ und der ist bisschen komisch oder sind ein paar Jungs, ne, oder Männer, dann gehe ich auf die andere Seite. Ähm, sonst oder wenn Mädels da sind oder Frauen halt, laufe ich mit die zusammen oder wenn eine Gruppe ist, dann auch. Oder z.B. wenn auf die Seite gar nichts ist und auf die andere Seite Hotels sind oder Restaurants oder so, da gehe ich wieder auf die andere Seite, also halt wo viel mehr los ist und wo die Kamera sind und ja.

I_T6.pdf: 70 - 74 (0)

I: Ist ein Grund, warum du immer gerne stehst? Oder ist einfach so, weil du einfach mal gerne stehen möchtest in der U-Bahn oder?

T7: Ich mag es nicht so gerne, eng neben Menschen zu sitzen, neben fremden Menschen.

I: Damit du einfach deinen Space hast?

T7: Ja, ja, also im besten Fall. Oder ja. Ja, ich glaube das ist es.

MW_T7.pdf: 160 - 163 (0)

Angewohnheiten > Kopfhörer

I: Okay, du hast vorhin gesagt, du willst eigentlich gar nicht zu sehr dann abgelenkt sein durchs Handy oder durch irgendwas anderes, sondern du willst eigentlich voll fokussiert sein auf deine Umgebung und was da ist. Willst dich nicht ablenken lassen, auch nicht mit Kopfhörer und Musik hören oder so?

T1: Nein, gar nicht. Also, wenn ich irgendwo drinnen bin, wo ich es Gefühl hab, es ist ungut, so wie eben damals beim Praterstern, ich hab meine Kopfhörer weggenommen,

MW_T1.pdf: 278 - 282 (0)

T1: Wenn ich ein ungutes Bauchgefühl habe, dann dröhne ich mich nicht mit Musik zu, sondern dann will ich wissen, was in meiner Umgebung herum passiert und dann will ich auch ganz genau wissen und auch alles hören können. Also, eine Angewohnheit ist sicherlich, wenn ich mich irgendwie unwohl oder unsicher fühle, ich habe nichts im Ohr und ich höre auch nichts.

I_T1.pdf: 332 - 334 (0)

ich nehme dann einfach die

Karten App oder halt die Wien Mobil App zur Hand und schaue, wie ich gehen muss und dann dadurch, dass ich meistens auch Musik im Ohr habe oder irgendein Podcast, bin ich da (...) ja.

MW_T2.pdf: 18 - 20 (0)

Also, ich habe immer die Kopfhörer drin und versuche das wirklich aususchalten. Meistens oder dass ich dann irgendwie was auf dem Handy mache, dass ich das wirklich überhaupt nicht wahrnehme. Aber es

ist halt doch, ich musste, entweder wenn ich von der Uni komme oder so, ich habe immer Handelskai einen Umsteigepunkt. Eben wenn man vom Institut kommt, dann fahre ich U6 und bis zum Handelskai und da ist, war es halt schon so,

dass dann immer wieder komische Leute waren oder betrunkene Leute oder depperte Leute und dann ziehe ich mich dann schon immer zurück. Und schaue, dass ich halt- (...)

I: Kopfhörer rein und Musik?

T2: Ja, und auch Abstand halten und immer so, wenn ich merke, da kommt jetzt wer zu mir in die Nähe.

I: Einfach signalisieren du, ich bin nicht ansprechbar?

T2: Nein, das ignoriere ich meistens dann auch.

I: Okay.

MW_T2.pdf: 64 - 73 (0)

aber ja, da geht man halt allem aus dem Weg. Also ich gehe nie konfrontal irgendwo auf was zu, sondern es ist ja einfach so, dass man schaut, dass man allem auf dem Weg geht und im Podcast in

der Musik einfach drinnen ist oder halt im-, wenn der Weg neu ist, unbekannt, dass ich schaue, okay, ich muss jetzt so hin und so gehen und da gar nicht so wirklich viel sehe, und wenn ich was sehe, was für mich ein ungutes Gefühl ist oder etwas Blödes verschafft irgendwie, dann vorbeigehen oder wirklich ausweichen, weggehen.

MW_T2.pdf: 122 - 125 (0)

T2: Also mit großer Ignoranz versuche ich da immer alles zu (...) und das meiste eben durch die Musik oder so wird man kaum angesprochen. Also nie habe ich eigentlich irgendwie eine Situation gehabt, muss ich sagen. Natürlich gab es immer wieder deppate Leute, aber ich war selten allein unterwegs oder halt auch mit der Uni mit den Kopfhörern, das ist wirklich dann Wurscht gewesen oder einfach nur: "Nein, danke", keine Ahnung, was dann weiter ist. Ja, auch an den Knotenpunkten, ist es gar nicht so arg.

MW_T2.pdf: 132 - 135 (0)

I: Und wenn er dich nicht abgeholt hat, bist du dann mit anderen gemeinsam heimgefahren und hast nur dieses kurze Stück nach Hause gehabt?

T2: Nein, nicht ganz, aber dann habe ich die Musik rein gemacht und dann alles ignoriert einfach so, also mir wäre jetzt auch nicht wirklich groß schlecht was aufgefallen oder so, ja betrunkene Leute die depperte Sachen machen oder dumm schreien oder so, oder sich mit irgendwen fetzt, dann macht

man vielleicht die Kopfhörer raus, weil es spannend ist, aber ansonsten (lacht).

MW_T2.pdf: 437 - 440 (0)

Ich wurde auf der Plattform der U6 angebettelt - den Versuch habe ich am Rand mitbekommen und ignoriert, da ich Kopfhörer aufhatte.

TB_T3: 33 - 33 (0)

Oder irgendwie rauszuschauen, wenn-, ja bisschen Musik oder Hörbücher zu hören

MW_T4.pdf: 302 - 302 (0)

T5: Ja, generell, also, ich bin ungerne ohne Kopfhörer unterwegs, weil ich gerne Podcast höre oder Musik höre und so und wenn ich länger mit der Straßenbahn unterwegs bin, dann schalte ich einfach-, also-, ich höre einfach gern Musik. Also ich habe die fast immer dabei, bzw. auch, wenn ich jetzt nicht unbedingt Musik höre, habe ich auch fast immer ein Buch dabei, was ich- (...) also, ich kann das nicht, einfach so da sitzen und rausstarren, dann werde ich wahnsinnig, glaube ich.

MW_T5.pdf: 184 - 187 (0)

Wenn ich das Gefühl habe, dass irgendwas gesagt wird, dann tue ich sie natürlich runter, aber es ist-, also, ich habe immer wieder schon gedacht, ich sollte Musik vielleicht ein bisschen weiter runterdrehen, und statt diesen Noise-Cancelling-Kopfhörer so kleinere EarPods oder sowas verwenden, aber die habe ich hingemacht und ich sehe es nicht nochmal zu kaufen. (lacht) Aber mit denen hat man mitbekommen, wenn es irgendeine Durchsage gibt, mit denen kriegt man es halt nicht mit.

I: Aber hättest du den Wunsch, dass du mehr mitbekommst, oder passt es für dich eh so? Eigentlich willst du es nicht, oder?

T5: Neein. (schüttelt den Kopf) Außer, also, es ist halt öfters passiert, dass irgendwas durchgesagt wurde, dass die Straßenbahn einfach nicht weiterfährt, und dann bleibt stehen und ich so (verwirrtes "häh").

I: Also, du präferierst es, wenn du jetzt aussuchen kannst, eher so in deiner Welt zu sein, deine Musik zu hören, dein Podcast zu hören.

T5: Ja. Würde ich schon sagen. Also, wenn ich z.B. lese, dann höre ich keine Musik und dann setze ich auch nichts auf und dann höre ich halt eh immer alles, was sie sagen, das ist für mich nicht das Problem. Ich höre einfach gerne Musik. und das ist so. Ich mag das, während ich unterwegs Musik zu hören, weil ich finde das kann meine Laune schon zudem irgendwie vorbereiten, was ich gerade machen werde. Das heißt so, wenn ich z.B. mit Freunden treffe und irgendwie was lustiges und was gehyped vorhabe, höre ich so eine Musik oder wenn ich irgendwie gechillt lernen gehe, dann eher sowas.

I: Damit du dich einstimmst?

T5: Genau.

T5: Es hat weniger mit der mit dem unterwegs sein selbst zu tun, sondern halt mit dem Tag und wie ich mich an dem Tag fühle. Nicht, weil ich unbedingt das Gefühl habe, ich muss jetzt-, also mir stören die Geräusche um mich herum oder ich will nichts hören oder was auch immer, sondern irgendwie passt

das gut für die Zeit, einfach Musik zu hören.

MW_T5.pdf: 191 - 207 (0)

Und bin ich immer mit Kopfhörer, weil dann höre ich nicht, was passiert und dann habe ich wirklich mal in Ruhe.

I: Okay. Ist dir das lieber, wenn du irgendwie Musik drinnen hast?

T6: Genau ja, also eine schon, ne? Zwei kann ich nicht, dann bin ich ja nicht sicher, ne? Wer kommt hinter mir oder (..), ja?

I: Du hast einen Kopfhörer drin?

T6: Genau und eine ist nicht. Damit man trotzdem so bisschen mitbekommt, was passiert und wer kommt und alles, ne? Weil okay, ich sehe z.B. dich, aber ich schaue auch hier, ne? (schaut um sich herum)

MW_T6.pdf: 59 - 64 (0)

Weil ich

habe früher in- warte welcher Bezirk war das, im 9. Bezirk gearbeitet und da habe ich mit D gefahren. Da waren immer verrückte Leute. Und da ich habe immer nicht so gern gefahren. Ich habe mich einfach nicht sicher gefühlt, weil ich bin jetzt so, wie wir jetzt gerade waren, aber hinter mir weiß ich nicht, weil ich bin immer mit den Kopfhörer, ne? Und dann ich weiß nicht, wer ist hinter mir oder einer rennt mich um, da ist irgendein Mann und der hat wahrscheinlich Schizophrenie oder was weiß ich und (...) wahrscheinlich ist er nicht aggressiv, aber man kriegt schon Angst, ne?

MW_T6.pdf: 231 - 235 (0)

Hast du dann Musik auch drinnen oder hörst du nichts? Aber hast du Kopfhörer quasi drinnen?

T6: Äh, in der U-Bahn habe ich die schon an, aber wenn ich dann von der U-Bahn aussteige, dann mache ich die weg, weil ich muss immer hören, was alles

passiert, ob jemand hinter mir ist oder ob jemand sich streitet oder na ja, weil du kennst das schon bestimmt, also z.B. eine Frau oder keine Ahnung ist vor dir ist ganz normal und dann auf einmal fängt an zu schreien oder was weiß ich. Hat seine zwei drei oder fünf Minuten.

I_T6.pdf: 64 - 68 (0)

weil sonst höre ich auch häufig Musik.

I_T7.pdf: 40 - 41 (0)

T7: Ja, also mal so, mal so, ehrlich gesagt, das kommt einfach so ein bisschen auf die Situation drauf an, aber ich höre schon sehr häufig irgendwie Musik, wenn ich irgendwo hin muss, also auf also am Weg einfach bin. Also bei mir ist das eher Stimmungslage abhängig und ob ich meine Kopfhörer dabei

habe oder nicht, weil ich die auch häufiger vergesse. Ja. Also manchmal höre ich Musik, manchmal nicht. Manchmal kommt es-, also, aber das ist in seltenen Fällen, kommt es schon vor, dass ich auch einfach nur Kopfhörer drinne habe und die Musik nicht an oder nur sehr leise. Je nachdem was eben für eine Situation um mich gerade ist, also herum passiert, wenn ich irgendwie gerade das Gefühl habe in der U-Bahn oder am Weg, dass irgendwas um mich rum passiert, was ich gerne mitbekommen würde oder was ich irgendwie als Risiko einschätze, dann mache ich die Musik auch leise oder aus und habe aber die Kopfhörer trotzdem weiter drin.

I_T7.pdf: 47 - 53 (0)

Angewohnheiten > Smartphone

T1: Ja. Also, wenn es zur Situation kommt, wo man jetzt entscheiden muss, es fliegt mir das Handy jetzt weg und ich muss jetzt aber davon rennen, dann liegt

das Handy. Dann ist mir das auch wurscht und dann schaue ich, dass ich irgendwie in Sicherheit komme und in irgendein Lokal laufe und sage: "Ich bin gerade überfallen worden und mein Handy ist verloren und ich brauche die Polizei".

MW_T1.pdf: 258 - 260 (0)

das habe ich auch schon mal gemacht, dass ich jemanden angerufen habe, weil ich das Gefühl gehabt habe, ich werde verfolgt. Irgendwie hast du das Gefühl, wenn du einfach gehst

ein Stückerl, das hinter dir Leute gehen und der hat halt immer die gleiche sozusagen Geschwindigkeit gehabt wie ich, immer den gleichen Abstand und der ist immer gleich gegangen und irgendwann wirst du halt paranoid

auch ein bisschen weil auch Nacht gewesen ist, dann hast du deine Freundin angerufen und hast halt getan, als ob du gleich heim kommst und "ich bin gleich daheim" und wo sie dann gefragt hat, weil ich gesagt, ah nein, ich schick dir meinen Standort blablabla. Witzigerweise die hat nicht beim ersten Mal gleich abgehoben, das heißt ich hab so getan als ob. Aber das hat dann schon passt und sie hat dann gleich abgenommen und habe ich gesagt: "Ja, ich freue mich dich zu sehen, dich zu hören" und habe ich gesagt: "Mir geht es heute eh gerade nicht so gut" und sie hat sie dann aber eh gut auskennt.

MW_T1.pdf: 263 - 269 (0)

T1: Ich hab den Standort dann auch noch geschickt von mir, ja. Und es war dann im Endeffekt eh nichts.

I: Aber es hat dir geholfen, damit du mit der Situation besser klar kommst?

T1: Ja, ja. Das schon auf jeden Fall.

MW_T1.pdf: 271 - 273 (0)

ich hab mein Handy zwar in der Tasche gehabt, griffbereit,

MW_T1.pdf: 282 - 282 (0)

wenn ich ein ganz ungutes Gefühl habe, rufe ich immer jemanden an. Also, dann würde ich jemanden anrufen, der irgendwie verfügbar ist oder von dem ich weiß, der ist auch auf dem Nachhauseweg oder der noch wach ist oder ich rufe meine Eltern an. Meine Mama hat Handy eigentlich immer dabei oder meine Mitbewohnerin und dann hätte ich die am Telefon und würde dann auch aktiv mit dem Lautsprecher sozusagen mit ihr telefonieren, damit der oder diejenige, die etwas von mir möchte oder mir etwas antun möchte, auch weiß, dass ich da gerade am Telefonieren bin und dass dann Hilfe eventuell nicht weit sein könnte.

I: Also, du hast das Handy dann auch wirklich auf Lautsprecher, damit die Umgebung merkt, du bist beschäftigt, du bist nicht offen dafür, dass man angesprochen wird.

T1: Ja. Ja. Genau.

I: Okay, verstehe.

T1: Also, dass man eigentlich auch weiß, okay, da ist eine zweite Person involviert und wenn man mir jetzt irgendetwas tun sollte, dass das auch gehört wird, dass das auch äh gewusst wird natürlich bzw. auch eine andere Option, das habe ich glaube ich ein oder zweimal gemacht am Anfang, als ich nach Wien gezogen bin und auch bei so random Hauspartys war, damals noch mit einem Bekannten, dass ich einfach einen Standort geschickt habe. Meinen jetzigen Standort. "Hey, schau, da hast du einen Standort, da ist er." Dass man weiß, wo ich quasi, wenn irgendetwas passieren sollte, zuletzt gewesen bin.

I_T1.pdf: 341 - 354 (0)

Also, wo befindet sich dein Handy, wenn du jetzt da gerade umsteigen müsstest oder eben gerade in die U-Bahn einsteigst?

T1: Ich habe es immer in der Hand.

I: In der Hand?

T1: Blöde Angewohnheit, aber ich habe es Handy immer in der Hand. Ähm, vielleicht mal in der Taschenaußenseite, wo ich es schnell erreichen kann oder ich hab mein Handy in der Hand und die Hand in der Tasche. Ähm, wenn ich irgendetwas schauen möchte, ich habe es eigentlich so gut wie nie aus der Hand. Das ist äh (lacht) etwas, was mir selber momentan auch sehr stark auffällt, weil ich habe Kaffee in der Hand, Handy in in der Hand, dann hätte ich noch das und das zu tragen und dann wird es schon schwierig und Ja.

I: Und warum glaubst du, dass du das ständig in der Hand hast? Also, wo kommt diese Angewohnheit her?

T1: Ich habe keine Ahnung. Ähm, ich kann es nicht sagen, aber ich glaube, ich bin nicht die einzige, die ihr Handy ständig bei sich hat und ständig in der Hand hat. Ich weiß es nicht. Es ist, ist halt immer da.

I_T1.pdf: 362 - 371 (0)

Der erste Weg, da ging eine Person hinter mir, das war schon ein unheimliches Gefühl, ich habe mit meinem Mann telefoniert und dann habe ich so getan als würde ich länger telefonieren, als er mich dann überholt hat, war alles gut. Und auch das warten in der SBahn war komisch, wusste nicht ob ich richtig bin, ob was durchgesagt wurde, ob ich alleine in der SBahn sitze, aber als sie dann los fuhr, alles in Ordnung.

TB_T2: 40 - 42 (0)

und dann habe ich damals
meinen noch Freund, jetzt ist es mein Ehemann, angerufen und einfach gesagt,
"Ah, ich habe Angst. Ich weiß nicht, ob da wer ist, der was von mir will."
"

MW_T3.pdf: 112 - 114 (0)

I: Das heißt, du hast dann einfach gesagt, okay, um die bisschen wohler zu fühlen, rufst du jemanden an, damit du beschäftigt wirkst auch?

T3: Genau, oder damit ich einfach jemandem sage, hey, das und das ist jetzt passiert und natürlich dann irgendeine Person des Vertrauens und ich war auch am Weg zu meinem Mann, also damals Freund nach Hause und da hat das für mich Sinn gemacht, dass ich ihn anrufe.

MW_T3.pdf: 117 - 119 (0)

Telefonierst du dann auch mit Leuten?

T4: Also wenn ich wirklich etwas unangenehm finde, dann schon. Also ich habe auch letzts mit einer Freundin telefoniert, also das ging von ihr aus, aber, weil sie eben alleine in der Nacht heim ist, hat sie mich angerufen, ich war auch noch unterwegs. Also so quasi, dass ich es einfach mache generell, weil ich alleine unterwegs bin irgendwie abends oder nachts mache ich nicht. Aber wenn ich wirklich mir denke, okay, die Person verfolgt mich oder die Person schaut mich komisch an oder was auch immer, dann schon.

MW_T4.pdf: 221 - 225 (0)

T4: Weil oft glaube ich Leute dann sich nicht trauen wirklich was zu machen. Wenn man denkt, okay der am Telefon bekommt das mit- (schnauft und bleibt stehen) Schau, das meine ich mit den U6 Stiegen (lacht und schnauft).

I: Ja, die sind wirklich höllisch. (wir warten einen Moment)

T4: Eben dass sich dann Leute nicht trauen was Unangenehmes zu machen, wenn sie denken das könnte jemand mitbekommen. Auch wenn es nur übers Handy ist.

Also das einzige Mal, wo ich wirklich (überlegt), zweimal, wo ich wirklich irgendwie auch, ich würde sagen, belästigt wurde, also es war jetzt auch nicht krass, aber da habe ich dann immer meinen Freund angerufen, weil ich halt irgendwie wissen wollte, was der schlaueste Move jetzt wäre weiterzumachen, damit die Person nicht irgendwie rausfindet, wo ich wohne oder so.

MW_T4.pdf: 227 - 233 (0)

Und habe dann eben, das war am Eck, also es war eine Minute vielleicht von der Feier entfernt und habe dann eben meinen Freund angerufen, dass er mich abholt von der Feier.

MW_T4.pdf: 239 - 240 (0)

ich habe dann eben mit meinem Freund telefoniert

MW_T4.pdf: 264 - 264 (0)

T4: Also, wenn ihr mir was Unangenehmes auffällt, schreibe ich oft, bevor ich telefoniere irgendwie Freunden oder Freundinnen. Also, wenn es jetzt noch nicht irgendwie akut ist, sage ich mal oder wenn ich mir nur denke, okay, die Person wirkt alkoholisiert oder so, das muss ja noch nichts heißen. Es gibt ja auch genug Leute, die dann einfach nur rumtorkeln und fertig. Und dann rufe ich halt erst an, wenn es wirklich für mich persönlich akut wird. Das ist so bisschen eine Angewohnheit, dass ich dann halt erstmal schreibe,

MW_T4.pdf: 297 - 300 (0)

Aber ich weiß auch, dass manche Leute sich einfach nicht wohlfühlen, wenn ich das Gefühl habe, dass ähm dass irgendwie die Vibes heute einfach nicht passen, also wenn ich einfach ein ungutes Gefühl habe, auch wenn es kein Zeichen dafür gibt, dann rufe ich normalerweise jemand an, wo ich das Gefühl habe, dass der noch wach sein könnte.

MW_T5.pdf: 148 - 151 (0)

T5: Ja, also, ich habe drei Schwestern, irgendwann ist, irgendwer ist immer wach. Ich habe auch einige Freundinnen, wo wir-, also, wo wir wissen, dass wir uns gegenseitig einfach immer anrufen können. Außerdem am iPhone kann man ja die Location, also teilen. Ich kann es dir auch zeigen. (holt das Smartphone wieder aus der Jackentasche) Das heißt, ich sehe immer, wo Leute, wo die Leute sind, mit denen ich das geteilt habe und z.B. mit meiner Mitbewohnerin ist das auch geteilt und manchmal, wenn ich wirklich lang draußen bin und sie sieht, also, sie schaut dann nach, wo ich bin und sie sieht, wo ich bin und dann entweder fragt sie sich, ob ich-, ob ich noch Heim komme oder wo ich gerade bin und ob es mir eh gut geht. Also wie du siehst z.B. hier habe ich-, ein Freund ist da, meine Schwester wohnt drei Stockwerke über mich. Das heißt, sie ist hier, meine Mitbewohnerin ist auch zu Hause. Und eben eins, zwei weiter paar weitere hier und wenn ich ganz rauszoome, dann sehe ich meine Schwester und Freundinnen in Graz, Graz Umgebung, mein Papa und meine Schwester. Genau und eine Freundin ist in Deutschland.

I: Aber auch schön zu wissen, dass es ihr gut geht.

(die Straßenbahn hält bei einer Station)

T5: Das heißt, weil wir das halt haben und wir haben das so ausgemacht, schauen wir auch zwischendurch

MW_T5.pdf: 157 - 167 (0)

T5: Schauen wir auch zwischendurch, wo halt die Person ist, wenn wir das Gefühl haben, die sollte irgendwo sein.

I: Wie heißt die App?

T5: Ah, das ist einfach im ähm auf iPhone, das Find My Friends, das ist so preinstalliert.

I: Mhm.

T5: Ist genau da und, "Find My" heißt das. Das heißt, wenn man z.B. das Handy verliert oder irgendwo liegen lässt, dann kann man auch das einschalten, dass die also halt anschauen, wo man wo die andere Geräte sind z.B. also die AirPods oder mein iPad oder so könnte ich nachschauen, wo sie gerade liegen.

I: Die ganzen Geräte sind also verknüpft und-?

T5: Ja genau. Sie sind verknüpft und man kann durchschauen und eigentlich war da das App ursprünglich für das gedacht und dann haben sie es ausgeweitet, dass man halt mit Bekannten den Standort teilen kann und das ist dann halt konstant eingeschaltet.

I: Das heißt, man muss auch nicht ständig irgendjemanden einen Standort schicken oder so.

T5: Na, eben. Genau, das ist recht praktisch, finde ich.

MW_T5.pdf: 170 - 181 (0)

T6: Ja, die ganze Zeit haben wir telefoniert. Und ja.

MW_T6.pdf: 167 - 167 (0)

T6: Also es ist immer in meiner Hand, weil ich kann dann dreimal, glaube dreimal, also na, wenn man mit iPhone ist, dreimal kann man drücken, also da der Knopf für also quasi, also Handy zu sperren, da ich glaube für leiser oder lauter, dann drückt man das zusammen dreimal und dann kommt das SOS, ne? Und dann schicke ich Standort und dann kommt ja die Polizei, meine Mama wird dann benachrichtigt und na ja. (...) Ja, dann kann man schneller reagieren quasi.

I_T6.pdf: 55 - 58 (0)

T7: Ja, ich habe irgendwann also das ist schon länger so erstens damit angefangen äh, mein Standort zu teilen, aber also grundsätzlich ist der-, (...) bei Apple gibt es die Funktion "Wo ist?" und den habe ich mit Freunden geteilt und mit meinen Eltern ähm und so weiß ich immer, dass theoretisch jemand müsste, wo ich zuletzt war und wenn ich abends spät alleine unterwegs bin, mich unwohl fühle, sende ich meistens nochmal über WhatsApp bewusst meinen Standort und im schlimmsten Fall rufe ich jemanden an.

I: Und telefonierst du dann währenddessen, bis du dann quasi zu Hause bist, telefonierst du mit jemanden?

T7: Ja genau.

MW_T7.pdf: 131 - 136 (0)

Und wenn, wie gesagt, ich mich unwohl fühle oder mir auch langweilig ist, dann rufe ich eigentlich immer irgendwie einen an.
MW_T7.pdf: 143 - 144 (0)

T7: Ja, schon eine große Rolle, weil wie gesagt, ich meistens die Wege nachschaue, außer die Wege, die ich häufig fahre und kenne. Ähm, und ja, also nachts wäre es vor allem irgendwie einschränkend, weil ich da eigentlich schon sehr gerne dann telefoniere oder dann zumindest weiß, okay, ich habe mein Handy bei mir und fühle mich dadurch dann sicherer, also ein Sicherheitsgefühl würde da schon verloren gehen. Auch so falls ich dann irgendwie den falschen Weg nehmen würde und nicht genau wüsste, wie ich zurückkomme, vor allem, wenn man jetzt zu Fuß läuft, da schaue ich schon eigentlich fast immer nochmal zur Sicherheit drauf. Also ich kenne mich schon gut aus in Wien, aber ja, manchmal kennt man dann noch nicht jede Straße. Also ich glaube vor allem ein Sicherheitsgefühl würde da stark verloren gehen.
I_T7.pdf: 24 - 29 (0)

Also vor allem entweder telefonieren oder zumindest Bescheid sagen, wo ich gerade bin, irgendwie schreiben kurz,
I_T7.pdf: 40 - 40 (0)

Angewohnheiten > Physische
Kontaktaufnahme

T1: Keine Ahnung, es ist jetzt vielleicht Klischee, wenn jetzt wirklich irgendwelche Typen durch die Gegend stehen in einer Gruppe und mich schon von Haus auch schon ein paar mal anschauen und ich einfach ein ungutes Bauchgefühl hab, dann drehe ich um und bin fort. Also dann gehe ich irgendeine andere Richtung oder ich gehe einfach mal kurz rauf zur Security und frag dort einmal. "Ich traue mich da nicht rübergehen, weil die Typen schauen irgendwie so suspekt aus." Das habe ich schon mal gemacht.
MW_T1.pdf: 78 - 81 (0)

T1: Und draußen ist aber dann so einer mit so einer roten Weste gewesen, wo ich dann gesagt habe, die schauen mich die ganze Zeit komisch an. Traue mich da nicht vorbeigehen und der ist dann mitgegangen quasi. Als die gesehen haben, dass ich mit dem geredet habe, war das dann auch vorbei. Er hat mich jetzt nicht begleitet, aber er hat geschaut, dass ich halt gut ins Gebäude reinkomme.
MW_T1.pdf: 91 - 93 (0)

T1: Ich weiß, es gibt ja noch dieses eine Handzeichen für Frauen, diese diese Hand, wo du diesen Finger hältst. Dass du sagst, okay, da ist Gefahr quasi, wo du die Hand dann auf und zu machst. Ähm, wenn du dich irgendwie bedroht fühlst oder wenn du irgendwie signalisieren willst, dass du Hilfe brauchst, habe ich bis jetzt noch nicht daran gedacht. Also im Selbstverteidigungskurs damals hat man uns gesagt, eher schauen, dass man schauen kann, dass man so verletzt oder dass man so zuschlägt, dass man laufen kann.
MW_T1.pdf: 274 - 277 (0)

aber ich hab schon mein Kubotan in der Hand gehabt, also in der Hand schon liegen gehabt. Ich hab es nur nicht ausgepackt, aber das hat mir schon Sicherheit geben und wie ich den Sicherheitsmann gesehen habe, habe mir dann gedacht, ah weißt du was, da gehe ich hin und das passt. Und dann schauen wir halt mal was geschieht, weil mehr als Fragen brauchst eh nicht.
MW_T1.pdf: 282 - 284 (0)

T1: Und das vierte oder das fünfte, wenn ich irgendwie in Bedrängnis wäre, weiß nicht, ob es jetzt vier oder fünf ist, ähm, wäre halt dieses Handzeichen. Das ist einfach so eine Hand, die man offen hat und dann gibt man den einen Daumen rein und dann quasi schließt die anderen Finger damit.

Das ist so ein internationales Zeichen, dass quasi, dass man Hilfe braucht. Dass man einfach stumm auch um Hilfe bitten kann.

I_T1.pdf: 356 - 358 (0)

Und bin so einfach in die nächste Bar einfach reingelaufen, weil ich war so okay, das sind viele Leute, da kann ich untertauchen quasi.

MW_T4.pdf: 238 - 239 (0)

und er meinte so: "Ja, frag jemanden vom Würstlstand", aber das Problem war bisschen die eine Person hat sich gerade übergeben. Dann war irgendwie ein Pärchen, die haben sich gerade voll gestritten und hatten irgendwie sehr viel Trouble und irgendwie noch jemand, der gerade dem einen geholfen hat. (lacht) Und ich war so: "Okay, wen frage ich jetzt?" Weil die waren irgendwie alle nicht wirklich (...)

I: Ah okay, und der Verkäufer beim Würstlstand, war der auch beschäftigt?

T4: Das weiß ich gerade nicht so genau, weil es sind dann zufälligerweise gerade drei Jungs in meine Richtung gekommen, die sehr vertrauenswürdig gewirkt haben, die waren noch eher jünger, die waren noch keine Ahnung 20, vielleicht 18, 19, 20, und ich habe dann die drei gefragt, ob sie mich begleiten können. Und die haben das dann gemacht, ja.

I: Und die haben dich dann nach Hause begleitet oder ein Teil von der Strecke begleitet?

T4: Also es war wirklich nur noch so eine Minute, die ich gebraucht habe und sie haben mich halt die Straße runterbegleitet und dann um das Eck gebogen bin ich selber wieder, weil der Typ dann auch weg war, also er ist während ich telefoniert hab, schon irgendwie gegangen.

MW_T4.pdf: 264 - 274 (0)

Ich habe mich einfach zu einem Pärchen dazugestellt und gefragt so: "Ich fühle mich unwohl, ich habe irgendwie Angst, dass mich jemand mir verfolgt". Der geht in die gleiche Richtung, wo ich hin muss, "kann ich mich neben euch stellen." Und die so: "Ja, ja, sicher, gerne." Und dann sind wir zwei Straßen zusammengegangen und dann bin ich schon heimgegangen.

MW_T5.pdf: 144 - 146 (0)

Angewohnheiten > Selbstverteidigung

T1: Ich nehme und lege meine eine Hand in die Handtasche und bei meinem Schlüsselbund kann schon durchaus sein, vorkommen, so wie halt beispielsweise

habe ich es nicht, weil ich wusste, da bin ich mit Mädels die ganze Zeit unterwegs, da wird nichts sein, aber wenn ich allein und fort bin und da allein unterwegs bin, dann habe ich schon mein Kubotan mit.

I: Kannst du das bitte näher erklären?

T1: Mein Kubotan schaut aus wie so ein Stift, hat aber keine spitze Spitze, sondern ein bisschen abgedämpft und theoretisch, wenn ich dann meine Hand in der Handtasche drinnen hab, das ist es meistens beim Schlüsselbund irgendwie dabei oder irgendwo wo ich in der Handtasche schnell dazu komme, das heißt, wo ich nicht, wo ich nicht viel suchen muss. Ähm greife ich rein und wenn ich wirklich Angst und Bange hätte, dann habe ich das schon mal in der Hand. Das heißt, da bin ich nicht unbewaffnet, dann schaue ich zumindestens, dass ich mich so wehren kann, dass ich davon laufen kann.

T1: Oder wenn ich das jetzt nicht dabei hab und ich fühl mich unwohl, dann habe ich immer irgendetwas zumindestens meinen Schlüssel dabei, deswegen

habe ich immer so viele Schlüsselanhänger an meinem Schlüssel dran, dass der ein schönes Gewicht hat, dass wenn ich wirklich zuschlagen muss mit dem Schlüssel, also nicht mit meiner mit meiner normalen Hand, sondern mit dem Schlüssel, dass es so schön weh tut. Ähm, dass ich einfach davon komme. Dass ich einfach laufen kann.

MW_T1.pdf: 245 - 256 (0)

ich habe da ein wahnsinnig ungutes Bauchgefühl gehabt. Ich habe da meinen Kubotan in der Tasche schon bereit gehabt für den Fall der Fälle. Also, ich war schon Einsatzbereit. Im Endeffekt war es dann eh nichts, aber dennoch war es auch eine Situation, die mir ja schon im Gedächtnis geblieben ist, aber ja.

I_T1.pdf: 326 - 328 (0)

Ja, ich habe das Kubotan in meiner Tasche. Wenn ich weiß, ich bin jetzt irgendwo, wo ich jetzt nicht unbedingt die Gegend kenne oder von der ich weiß, okay, da passieren oft blöde Sachen wie in Ottakring oder sonstiges oder Spittelau hoch. Dann habe ich schon dabei, das habe ich dann, da habe ich dann meine Handgriff bereits im Kubotan in der Tasche, dass falls etwas sein sollte oder falls man mich überfällt, dass ich zumindestens ein einmal ausholen kann, damit ich einfach weglaufen kann. Das ist einfach die ganze Geschichte dahinter. Wie ich zum Kubotan gekommen bin, das ist einfach von der Arbeit aus haben wir mal so einen Kurs gemacht für Ordinationen, weil ja auch manchmal Patienten ähm nicht ganz richtig im Kopf sein können. Und da hat man uns halt quasi auch gesagt, also, man soll muss es nicht haben, aber es ist ein nettes Gadget, wo man quasi jemanden verletzen kann, aber nicht tödlich verletzen kann, aber halt so verletzen kann, dass man eben weglaufen kann. Das ist eben Sinn und Zweck der Sache.

I_T1.pdf: 334 - 341 (0)

T6: Ja, siehst du meinen Schlüssel? Ich hab so diese große Schlüssel. Ich bin immer so vorbereitet. (lacht) Ich hab Angst wirklich, ich bin alleine, ich wohne hier alleine und ja. Ich hab keine Familie, ich meine, ich habe nichts dabei und ich möchte mir sowas auch nicht kaufen oder so Sprays oder so, nee.

MW_T6.pdf: 66 - 68 (0)

Bedürfnisse & Wünsche >
Stationen & Verkehrsmittel

I: Also dir ist wichtig, dass du eigentlich schnell vom einen ins andere umhüpfen kannst, der Umstieg schnell passiert und du nicht dann durch 10 Minuten durch die ganze Station laufen musst, bis du irgendwo anders ankommst.

T1: Ja, weil dann kann ich die eine Station auf zu Fuß gehen auf gut Deutsch, weil (seufzt). Also Karlsplatz ist mir zu groß,

MW_T1.pdf: 228 - 230 (0)

T2: Ja, mehr Kinderwagen Plätze oder also mehr Plätze in der Hinsicht, dass man es wirklich auch ausschildert, weil es ist halt schon manchmal im Bus vor allem, deswegen muss ich sagen "Entschuldige, Kinderwagen?", weil da irgendwer sitzt mit seinem depperten E-Roller. Ich meine, ja, E-Roller sind super

Sache, aber dann sitzt der halt auf dem Kinderwagenplatz. Ich kann im Kinderwagen halt nirgendwohin. Und das ist halt schon ärgerlich. Also solche Sachen ist klar, im Bus ist es schwer, aber ja, oder manchmal schnauzt dich ein Fahrer an: "Ich kann nur drei Kinderwagen mitnehmen." Sicher, ich warte mit meinem quängeligen Kind gerne 15 Minuten länger. (lacht) Also solche Sachen sind halt dann manchmal-, es kommt auch ein Busfahrer drauf an

oder die Fahrerin ist klar, aber in der Hinsicht. Also gerade für die Kinder-, oder Aufzüge. Du wartest ewig und drei Tage auf Aufzüge manchmal, gerade in Wien Mitte ist es lächerlich. Und der Platz drinnen und die Leute,

die meinen, sie müssen mit dem Aufzug fahren, weißt du nie, ist der verletzt, ist der müde wie auch ich immer ist klar, aber, ja. Dann sind die Aufzüge ewig langsam, du weißt die Anschlusssachen nicht. Musst aber manchmal mit dem Kind auch hetzen, weil du zu spät los bist, weil das Kind wieder, weiß ich nicht, die lila Schuhe statt die gelben anhaben wollte. Was auch immer (lacht).

MW_T2.pdf: 216 - 225 (0)

T2: Na ja, dass man z.B. wenn es eine Straßenbahn ohne Kinderwagen ist, es fahren ja doch noch welche herum, oder S-Bahnen, dass man das halt irgendwie ausklingt, weil das tun sie nur z.B. Aufzüge gesperrt sind oder so oder halt so an sich behindertengerecht, aber ich wüsste nicht, dass sie das machen mit der Straßenbahn z.B. oder S-Bahn. Letztens ist eine S-Bahn ausgefallen. Da haben wir 20 Minuten warten müssen. Zum Glück war ich mit einer Freundin unterwegs, weil es kam eine alte S-Bahn mit Treppen rauf und ich habe den Kinderwagen reinheben müssen. Sicher hätte mir irgendwer geholfen, ist klar, aber trotzdem ist es halt, was du denkst. Ich wart da jetzt nicht noch eine Viertelstunde.

I: Sieht man das bei der S-Bahn, ob das ebenerdig ist?

T2: Erst wenn es da ist.

I: Das ist nicht so wie bei den U-Bahnen, wie bei den Straßenbahnen, wo das neu jetzt?

T2: Nein.

I: Ach, verstehe.

T2: Und die alten U-Bahnen sind oft total unklug mit Kinderwagen, weil du halt mitten im Weg stehst. Und ich habe halt, also meine Kinder sind ja 1 1/2 und 3, das heißt sie benutzen beide noch den Kinderwagen und ich habe so einen Doppelkinderwagen, das heißt der nimmt auch mehr Platz weg. Und da regen sich halt manche Leute auf, oder regen sich nicht auf, aber man merkt es halt manchmal schon, dass manche sich da schon ein bisschen mehr aufregen oder dass man sie jetzt da verscheucht oder so, weil du mit dem Kinderwagen lächerlich keinen Platz hast irgendwo.

MW_T2.pdf: 265 - 278 (0)

Also diese Haltestangen in der Mitte, wir brauchen sie, aber ich habe so einen Fahrradanhänger Kinderwagenteil, das ist halt breiter als so ein normaler 0815 Kinderwagen. Und damit ist dann mühsam (...) irgendwo reinzukommen. Und die Leute schauen einen an, das ist ja (seufzt) sappalot.

MW_T3.pdf: 93 - 95 (0)

T3: Ich finde die Öffis werden nicht wertgeschätzt in Wien. Also im Gegensatz zu anderen Bundesländern sind wir extrem gut vernetzt, auch wenn es natürlich Bezirke gibt, wo es nicht so ist. Aber die meisten schimpfen so viel auf die Öffis und auf die Öffi-Fahrer und ich denke mir, was die sich alles gefallen lassen müssen und anhören müssen. Also man sollte einfach grundsätzlich mehr Wertschätzung entgegenbringen und was hier alles gemacht

wird, dass das alles Geld und Zeit und Personal kostet. Aber ja. Und dass man eben vielleicht wirklich dagegen ankämpfen muss, dass die Straßen von Wien so unsicher sind, dass es einfach Panikmache von politischer Seite zum Votingfangen, ja. Und dass man da vielleicht einfach noch mal mehr mit diesen echten Lebensbeispielen, so wie diesen Interviews einfach kommt, so hey, fühlst du dich sicher? Ja, nein, und nicht so gestellte PR-Stunts, wo

man genau weiß, okay, die lesen jetzt von dem Skript ab und müssen das sagen. Also, das würde ich auf jeden Fall.

I: Meinst du das auch im Hinblick auf die Wiener Linien, dass sie das ein bisschen besser kommunizieren?

T3: Ja, also an der Kommunikation können die wirklich noch arbeiten. Ja. Genau.

MW_T3.pdf: 332 - 340 (0)

T4: Schwierig, weil wenn es eng ist, dann ist es halt eng, also so kann man jetzt-, natürlich man kann mehr Intervalle und so weiter machen, aber die Intervalle sind eh schon super eigentlich. Also, ich finde da sind sie schon sehr gut dabei. (überlegt) Ich glaube, ich meine, man kann halt selbst versuchen zu schauen, dass man sich eher in die Nähe von, keine Ahnung, Kindern oder anderen Frauen stellt. Aber ich weiß nicht, ob es halt wirklich direkt was gebe, was man offiziell machen könnte, außer wie z.B. in Japan oder so gibt es ja diese Abteile, die nur für Frauen sind. Aber ich bin mir auch unsicher, wie sinnvoll das im Endeffekt wäre. Also vielleicht in den Nachtbussen könnte ich es mir noch besser vorstellen, weil da ja auch eher die Gefahr ist, dass Leute irgendwie betrunken sind oder auf anderen Substanzen, und dann irgendwie äh Stress machen.

MW_T4.pdf: 286 - 291 (0)

T6: Noch viel mehr Polizei. Weil schau mal, hast du hier eine Polizeiwagen gesehen? Nein, ich sehe das auch nicht bei Keplerplatz und das ist 10. Bezirk. Ich sehe keine Gendarmerie, gar nichts. Gar nichts. Keine keine Security eigentlich nichts. Das ist wirklich nicht in Ordnung.

MW_T6.pdf: 189 - 190 (0)

T6: In Stationen? Na ja, eigentlich mehr Security. Aber man kann ja nichts ändern, weil was kann man doch machen? Okay, gibt es Kameras überall, aber was bringen die?

I: Dir ist es lieber, wenn eine Person da ist, die du dann kontaktieren kannst?

T6: Genau, natürlich, weil es ist keine, da kein Security gar nichts. Ich bin auch, weil ich bin von 12. Bezirk nach 10. Bezirk mit der S-Bahn gefahren, aber nicht so spät so wie jetzt z.B. und war kein Security gar nichts, oder die laufen nur zwei Security in den ganzen Hauptbahnhof und weißt du nicht, wo du die finden sollst.

MW_T6.pdf: 192 - 197 (0)

Bedürfnisse & Wünsche >
App-Optimierungen

T1: Na ja, ich würde mir wünschen, dass sie wie gesagt die Routen anzeigen und dass sie nicht jedes Mal ein Update bei Wien Mobil einbringen, wo dann wieder neu schauen musst, wo du was tun musst, weil es einfach lästig ist.

I: Weil du die dann nicht mehr auskennst?

T1: Naja, weil du dich dann einfach neu orientieren muss. Jetzt ist der komplette Aufbau, also von dieser App komplett anders gewesen, als wie ich es gewohnt war. Jetzt musst du dich wieder einfinden, also es geht eh, aber es ist halt nervig. Vor allem wenn du dann gerade unter Zeitdruck bist oder Stress hast. Oder keine Ahnung einfach weg willst. Also da würde ich mir wünschen, dass sie quasi nicht so sehr auf die Optik Wert legen, sondern auch wirklich die Dinge die wichtig sind.

MW_T1.pdf: 330 - 336 (0)

was
sind wichtige Features, die in der App eigentlich drinnen sein sollten?

T1: Wann die nächste Bim quasi abfährt, also bei der Wiener Linien kannst du dir, wenn du dir ein Widget erstellen lässt, kannst du dir so quasi Favoriten anlegen. Da habe ich beispielsweise zur Arbeit über Bus und Bim und U-Bahn, da habe ich eine Möglichkeit und da gibst du einfach die Stationen sozusagen ein und da findet er dann eigentlich recht schnell, wann wo was wegfährt. Und das könnten sie ein bisschen verbessern, dass ich nicht immer meinen Standort drinnen haben müsste, sondern dass du einfach siehst, wann der nächste wann wie geht, dass das schön aufbaut ist in diesem Widget. Das ist eigentlich recht klass. Ähm, ich finde sie sollten Wert drauf legen, dass sie alles drinnen haben. Und sie sind eigentlich eh schon besser worden mit Dingen, wenn es jetzt darum geht, dass äh gewisse Sperren einfach drinnen sind, dass diese auch angezeigt werden.

MW_T1.pdf: 337 - 344 (0)

I: Okay. Und die letzte Frage ist jetzt nur, wenn es jetzt um den Sicherheitsaspekt geht, besonders als Frau, was fällt dir so ein, was könnte die App noch unterstützend, wie könnte die noch verändert werden, damit man sie eben sicherer fühlt oder damit man sicherer heimkommt?

T1: Alle Verbindungen anzeigen und das zeitnah. Also wirklich zeitgerecht und nicht immer irgendwie hinten nach oder dass du immer alles neu aktualisieren musst und laden musst, wenn du das jetzt beispielsweise in diesem Widget schauen möchtest. Ich glaube, das wäre schon von großem Vorteil.

MW_T1.pdf: 353 - 356 (0)

I: Würde das für dich auch sinnvoll sein, dass so eine Notrufmöglichkeit in der App drinnen wäre?

T1: Jein, weil das ist ein Wischer im Prinzip, dass ich sozusagen in das Telefon gehe. Ich meine, es kann schon sein, dass der Notrufknopf steht, nur die meisten, weiß ich nicht, ob das dann eher schädlich ist, als dass es ein Nutzen ist, weil drücke ich dann nur diesen einen Knopf, kann ja sein, dass das ausversehen ist.

MW_T1.pdf: 359 - 362 (0)

I: Also, du brauchst es nicht dann in der Navigations-App drinnen?

T1: Nein, das würde ich nicht. Nein, das brauche ich dann glaube ich nicht. Also, wenn ich wirklich in Not bin, dann schreie ich entweder um Hilfe, dass mir jemand hilft oder ich handle es selber und rufe selber an, die dement-sprechende Stelle wo ich anrufen muss.

MW_T1.pdf: 370 - 372 (0)

Ich würde mich halt wünschen, dass da mehr in der Umgebung mit einbezogen wird, da die Öffis in Wien- vor allem innerhalb des Speckgürtels - recht engmaschig Öffis gibt.

TB_T1: 36 - 37 (0)

Da ich weder einen Nachtbus in der Nähe mit der Wien Mobil App gefunden habe und die nächste Bim noch ein paar Minuten gebraucht hätte, bin ich dann zu Fuß gegangen. 16 Min. hat mir die App angezeigt, bis ich zu Hause wäre. Hier wurde mir die beste Route angezeigt meiner Meinung nach. Ich hätte mir wie schon so oft gewünscht, dass mir als Alternative zum Fußweg eventuell in der App auch die Räder von Wien Mobil angezeigt werden würde, da ich vor

allem Spätabends nicht lange gehen will. Radfahren hingegen oder mit dem Roller fahren wäre mir da lieber gewesen.

TB_T1: 54 - 57 (0)

Wenn die Wiener Linien auch Räder anbieten, dann sollten diese auch in der Wien Mobil App als Option aufgelistet werden. Derzeit kann man sich allerdings ein Rad nur über die App NextBike ausborgen für 0,35 Euro für 30 Minuten. Eine App die alles Service von Wien Mobil anbietet wäre vor Vorteil.

TB_T1: 67 - 69 (0)

Am dritten Tag hast du dir notiert, dass du dir gewünscht hättest, dass in der App auch die Räder von WienMobil angezeigt werden, weil du nicht lange gehen möchtest in diesem Fall hier. In den oberen Registerkarten, wenn man jetzt auf diesen Screenshot schaut, gibt's verschiedene Kategorien zur Auswahl. Darunter ist auch die Möglichkeit, also dieses Rad als zweite Registerkarte, sich Routen von WienMobil anzeigen zu lassen. Also, wenn du eine Route planst, verwendest du diese Registerkarten wahrscheinlich nicht, oder?

T1: Meistens nicht, weil ich so genau ehrlich gesagt auch noch nie da reingeschaut habe. Ähm, aber im Prinzip zeigt es mir nur an, wo sie sind, damit ich es ausborgen kann. Das ist dann eigentlich nicht das, was ich gemeint habe, ähm muss ich dann doch erst wieder hingehen in die App, und mir die App, wenn es nicht habe, runterladen. Äh, das habe ich in dem Fall eh schon gemacht und muss dann über die App sozusagen das Rad buchen und in der App zeigt es auch genauso an, wo der Standort dieser Räder sind. Also es ist ein bisschen am Ziel vorbei oder noch nicht ganz ausgereift meines Erachtens. Ich würde mir halt wünschen, dass ich irgendwie alles kompakt in einer App hätte.

I_T1.pdf: 81 - 90 (0)

T1: Ich würde mir einfach wünschen, dass ich ein bisschen mehr sozusagen reinzoomen kann, damit ich weiß, und wenn ich das mache und gerade einen der

Routenplanung bin, das ist jetzt nicht quasi nur gerade so halt in der App drin, sondern wenn ich wirklich aktiv eine Route suche, und mir wird angezeigt und ich denke mir, das kann doch nicht alles sein, dass wenn ich wirklich reinzooome, dass mir dann einfach mehr Optionen noch angezeigt werden in der Routensuche selber und eben, ähm, dass ich äh wenn ich Fahrräder möchte, einfach in der App auch buchen kann, also nicht nur weiß, wo sie sind, sondern auch buchen kann.

I_T1.pdf: 186 - 190 (0)

Ähm, ich weiß nicht, man hat über diesen Sicherheitsbutton mal gesprochen, aber ich denke mir, wenn ich jetzt das Handy sowieso in der Hand habe, aber die Wien Mobil App gerade nicht äh offen habe, ich habe zumindestens beim iPhone die Option, dass wenn ich länger auf eine gewisse Taste drücke, dass mir dann quasi angezeigt wird, ob ich einen Notruf wählen möchte oder nicht. Dass ich ein SOS absetzen kann oder ich sagen kann, das haben vielleicht auch nicht viele aktiviert, aber gerade am Abend, wenn ich gehe, schaue ich schon, dass meine Siri beispielsweise eingeschaltet ist, dass ich sagen kann: "Hey Siri, ruf 1122 an oder 133", je nachdem. Ich weiß nicht, ob die App das braucht. Das bezweifle ich, das sehe ein bisschen kritisch.

T2: Also, was ich ärgerlich finde, was bei Frauen nachts gerade interessant ist, wenn es die gleiche Station ist, heißt das ja meistens, du brauchst kurz um von der einen zur anderen zu kommen. Also sagen wir mal, ich steige aus von der Station Siemensstraße und muss aber zum Bus Siemensstraße. Und da erstens berechnen sie sowieso nie ein, dass der Aufzug langsam fährt oder wie auch immer die Treppen gehen und dann heißt es manchmal, du hast eine Minute Umstiegszeit, weil es ist ja eh das gleiche oder 2 Minuten. Der Fußweg dorthin ist aber viel länger, also solche Sachen oder das war glaube ich bei der Klosterneuburger Straße, wo der 31er und die 5er Bim oder 33er Bim ist. Und da hat es geheißen mit ja passt, aber man musste halt zwei Ampeln überqueren und dann hast du es nie geschafft bzw. wenn du die eine Ampel hattest, ist die Bim schon gefahren und da hieß 2 Minuten Umstiegszeit

und mit dem Verkehr hast du das dann nicht geschafft. Ich mein, nachts ist weniger Verkehr, rennst vielleicht eher mal über eine rote Ampel, was jetzt auch nicht so das Wahre ist. Aber solche Sachen, das ist total bescheuert, dass man da nicht denkt, dass das nicht an einem Ort ist.

I: Also dass dieser Fußweg der dazwischen ist, dieser Umstieg mehr oder weniger, dass der einfach ein bisschen korrekter ist?

T2: Ja definitiv, weil bei uns bei der Siemensstraße, ich komme von der Seite eben von Leopoldau und man muss über die Siemensstraße Unterführung, um dort mit dem Bus Richtung Kaganerplatz zu fahren. Das heißt, ich muss, weil dort kein Fußweg ist, entweder ganz weit vorne gehen, so diesen Umweg oder ich gehe rauf die S-Bahn und drüben wieder runter und das zeigt es halt auch nie an, dass es sich ausgeht, dass ich mit einem Bus und mit einem Bus fahren könnte. Also, da müsste ich wirklich entweder einen Bus früher nehmen und dann länger warten oder zu Fuß gehen, weil es sich halt zeitlich nicht ausgeht,

laut der App geht sich es aber aus. Selbst wenn ich alleine bin, ja, ich müsste über die befahrene Straße fahren, wo halt die Autos immer sich dumm und dämlich stellen. Also selbst das. Solche Strecken, das ist halt bescheuert, das ist mein Wunsch.

MW_T2.pdf: 380 - 394 (0)

Wahrscheinlich

also jetzt nachdem wir das jetzt heute gesehen haben, könnte es noch genauer werden bei der Weganzeige. Weil wenn ich jetzt wirklich jemand bin, der wirklich nach der Linie geht, wäre ich heute irgendwie verloren gewesen, wenn ich dann unten stehe und denke, wie komme ich übers Wasser, soll ich schwimmen? Und dann wäre ich vielleicht irritiert und werde wirklich mehr nervös. Also gerade auch für Leute, wie die ADHS haben, mehr Rücksicht nehmen eben Zeitblindheit, dass es wirklich genau ist und dass die Wege so beschrieben sind, dass man es verstehen kann. Das ist sicher etwas.

MW_T3.pdf: 322 - 326 (0)

Ich meine natürlich das, was auch nicht immer stimmt, sind die Zeitangaben von

Verzögerungen. Dass das mehr in besserer Echtzeit ist. Da steht da ist eine Verzögerung, die U-Bahnen fahren nicht, ich warne meinen Mann vor, weil der fährt mit der S-Bahn und mit der U3. So: "Du, bei der U3 ist eine Störung" und er so: "Welche Störung?". Ist schon behoben, aber er fährt 5 Minuten nach mir los, also. Ja, solche Themen.

MW_T3.pdf: 327 - 330 (0)

Und bei Google Maps, also das größte Problem von Google Maps ist, dass die nicht immer sehr aktuell ist, wenn es darum geht, was welche Linie gerade ausfällt und es muss nicht einmal eine akute Störung sein, es kann auch

eine Störung sein, die es seit drei Tagen gibt und manchmal ist es einfach nicht drin. Letztens dachte ich, ich kann mit der 6er, also mit der D von von Spittelau Heim fahren und das hat sich herausgestellt, dass die D nicht fährt, dass die D nur bis zu, ach, was war, Schottenring oder so, fährt. Das heißt, es war einfach nervig. Ich hätte da wahrscheinlich gewartet 10, 15 Minuten bis ich mitkriegt habe, dass das nicht der Fall ist, weil ich einfach gedacht habe: "ja, die Straßenbahn wird dir eh dann kommen" und dann kommt sie einfach nicht.

MW_T5.pdf: 355 - 360 (0)

I: Das heißt eine App sollte auch wirklich user-friendly sein, sehr leicht zu bedienen, damit man nicht dann selber eine Stunde lang investieren muss, in wie optimier ich das jetzt für mich selber.

T5: Ja genau, und vielleicht ist es oberflächlich, aber ich mag es nicht, wenn es ästhetisch schirch ist. Ich mag es, wenn die Farben im Einklang sind. Wenn das klar zu erkennen ist, wo ich bin, was ich bin. Ja, es gibt bestimmte Farbkombinationen, die ich nicht aushalten kann, die ich nicht mehr mag. z.B. diese Weihnachts-Grün-und-Rot-Kombination. Das finde ich furchtbar und halt das Wien Mobil App ist sehr rot und manchmal kommt da-, denke ich ein bisschen Grün auch rein und das ist in meinem Kopf einfach schirch. Also, ich mag es schön und user-friendly und halbwegs funktionsfähig.

MW_T5.pdf: 407 - 412 (0)

T7: Ich weiß es nicht, wo es sinnvoller ist, hochzugehen. Das schaue ich auch manchmal nach, das ist der Punkt, den man verbessern könnte, weil meistens stimmt der Ausgang nicht mit dem überein, was an der Station steht.

I: Das heißt, du würdest dir wünschen, dass die Orientierung für den Ausgang aus der Station raus einfach besser kommuniziert wird?

T7: Ja, aber ich glaube, dass also das liegt auch an den-, (...) Ich glaube hier raus. Da steht (...)

I: "Ausgang Wackenroderbrücke"?

T7: Genau und der steht hier nicht dran.

I: Das steht hier nirgendwo, hier gibt es Ausgang Margaretengürtel oder andere Richtung Morizgasse.

T7: Genau. Und dann schaue ich immer ein wenig nach meinem Standpunkt, also in welche Richtung der Pfeil schaut, aber der ist bisschen schlecht bei mir bzw. glaube ich bisschen kaputt, ich weiß es nicht. Also es funktioniert nicht so gut.

(wir navigieren über den aktuellen Standort von Google Maps auf der Karte)

I: Wir können es ja einfach mal probieren. Das ist aber das hilft uns jetzt auch nicht wirklich. Der rutscht die ganze Zeit rum.

T7: Ja, genau, das ist halt (...)

I: Also das sind so zwei Dinge, die man verbessern kann?

T7: Ja genau. (...) Aber das hat gut funktioniert: Nur als Vergleich, den man vielleicht ziehen kann. Ich war letztens, also als ich nicht in Wien war, war ich in Shanghai und da ist es bei der U-Bahn, sind die Ausgänge einfach mit Zahlen beschriftet. Also Exit 1, 2, 3, 4. Und das hat funktioniert mit Google Maps oder diesen Nummern halt.

I: Das heißt diese Nummern haben dann besser gepasst?

T7: Ja, also die standen richtig da drauf. Also, bringt jetzt auch nichts mehr, deswegen ich weiß nicht, woran es liegt, dass da immer Ausgänge stehen, die gar nicht vorhanden sind. Ob das dann, weil ich weiß ja auch nicht im Kopf auswendig, weil das stand jetzt irgendwie Richtung XY-Brücke, welche Brücke wo die ist oder sonst stehen da ja Straßennamen und dann weiß ich nicht, wo die sind. Also grundsätzlich die Straßennamen, die hat man ja nicht so im Kopf.

MW_T7.pdf: 195 - 215 (0)

Also natürlich für mich von Vorteil wäre, wenn Google Maps auch so aktuell sein könnte wie Wien Mobil, aber ich glaube nicht, dass das möglich ist, weil dann müsste ich keine Apps wechseln. Aber sonst, oder das halt die Routenplanung bei Wienmobil besser wäre, wobei aber einfach Google Maps dadurch, dass ich das ja auch in jeder Stadt verwenden kann. ähm, halt einfach so eine Gewohnheit ist, dass ich daran gewöhnt bin. Ähm, und Wien Mobil sich einfach auf Wien beschränkt, was ja total fein ist und auch Sinn und Zweck der App.

I_T7.pdf: 33 - 36 (0)

Bedürfnisse & Wünsche >
Neue App-Features

I: Okay. Ich habe jetzt noch ein Beispiel mitgenommen und zwar eins, dass man auch in einer Studie gelesen hat, in einer früheren Studie, dass sich viele gewünscht hätten, dass in der App auf der Karte gewisse Hotspots erkenntlich sind, wenn es nachts ist. Also, dass da eben erkennbar ist, hier ist etwas oder da ist etwas und dass das die Karte dann auch ersichtlich macht.

T1: Hotspots inwiefern?

I: Hotspots in Bezug auf die Sicherheit der Bürger. Das könnten z.B. Polizeieinsätze sein oder generell Orte, die einem ein unsicher Gefühl geben.

T1: Ich glaube, wenn das klar definiert ist, was da drinnen wäre, dann ja. Polizeieinsätze sehe ich ein bisschen schwierig in der Großstadt, weil ich glaube, dann leuchtet es die ganze Zeit auch. Ähm, aber ja, wäre vielleicht eine Option, wenn sie ein bisschen verfeinert ist, sicher, ja.

I_T1.pdf: 200 - 206 (0)

T1: Also, ich würde es beispielsweise schon begrüßen, wenn ich irgendwo sehe, okay, ich muss beim Karlsplatz hin, dass ich irgendwie eine Übersicht hätte, einen Plan oder eine Richtung, wenn ich irgendwie drinnen bin, quasi mit GPS oder wie in der Karten App in welche Richtung ich gehen muss, damit ich zur nächsten U-Bahn am schnellsten komme. Karlsplatz kann sehr verwirrend sein, vor allem, wenn man neu ist oder wenn man einfach nur zu Besuch da

ist in Wien oder noch nicht lange wohnt in Wien. Ich bin mir da ein paar mal verrannt, bis ich gewusst habe, wo ich hin muss. Und so gut es auch beschildert sein muss, äh, es beschildert ist, man schaut nicht immer auf die Zeichen, sondern man ist einfach nur verwirrt, weil irgendwie in beiden Richtungen quasi U3 steht oder U1 steht, egal, ob man jetzt links oder rechts geht. Also das wäre schon toll, wenn die Wiener Linien App sozusagen vom Karlsplatz irgendwie so einen Plan hätte, wie man da am gescheitesten durchkommt oder wie man gehen sollte.

I_T1.pdf: 295 - 301 (0)

T1: Äh, nee, das Einzige, was mir halt einfach nur im Kopf geblieben ist, ist das mit dieser App quasi, dass man da einfach auch bestimmte Warnhinweise rein gibt, in diese Übersicht von den Karten. Ich frage mich halt

nur, was man da wirklich reingeben möchte und was halt wirklich Sinn machen würde da reinzugeben, ohne dass man das dann sozusagen wieder eine Überflutung an Informationen hat. Ähm, wo man sie dann auch wieder nicht

verorten und verarbeiten könnte. Das ist mir eine Erinnerung geblieben, ja. Und ich frag mich halt, inwiefern-, ich kenne dieses Zeichen, dieses internationale Handzeichen, durch eben diesen Kurs, aber ich bezweifle halt, dass das wirklich die breite Masse kennt.

I_T1.pdf: 376 - 380 (0)

T2: Also das sind totale Strecken, wo du Zeit verlierst. Also, ich habe es gerade mit dem Kinderwagen nie geschafft. Weil zu Fuß kann ich vielleicht drauf sprinten, die Treppen und runtersprinten und geschafft. Aber mit dem Aufzug, der fast nie funktioniert, funktioniert es nicht.

I: Verstehe. Und macht es wahrscheinlich auch einen Unterschied, wenn man dann noch im Anschluss etwas erwischen möchte.

T2: Ja, oder halt pünktlich im Kindergarten sein muss oder wirklich irgendwie sich was ausgemacht hat und dann fährt das nicht so, wie es das eigentlich-, also man schaut es sich an, denkt sich passt okay, ich fahre Bus und dann geht's aber nicht, weil diese Strecke zu kurz berechnet wurde von der App. Und wurscht, ob man langsam- oder schnell-gehend eingibt. Oder das ist auch manchmal, selbst wenn es 5 Minuten, 10 Minuten, 7 Minuten warten müsstest, das es trotzdem sagt bei uns, man soll zu Fuß gehen zur S-Bahn-Station, obwohl der Bus halt, ja, dann war das 3 Minuten länger, aber dafür fährt man mit dem Bus dorthin, das wird dann auch nicht angezeigt.

I: Das heißt, der Bus wird ja dann nicht angezeigt.

T2: Er wird einfach nicht angezeigt, ich soll dann zu Fuß gehen, damit ich eben genau die S-Bahn erwische, die dann gut, sagen wir mal, jetzt die andere S-Bahn erwischt. Aber wenn ich weiß, okay, der Bus fährt um, also das habe ich heute extra nachgesehen, es wurde mir S-Bahn angezeigt. Ich wusste, die S-Bahn fährt um, das heißt, okay, um 45, 55 fährt der Bus weg, der Bus 2 Minuten zur Station, das heißt, ich kann dort, ja, warte halt dann länger, als wenn ich direkt zu Fuß hinmüsste. Und das zeigt es bei uns nicht an. Vor allem auch langsam Gehende, Verletzte, Schwangere, Hochschwangere, weiß ich nicht, mit Kindern (seufzt). Das sind viele Sachen, wo du denkst, natürlich mit den Kindern steige ich lieber im Bus ein und warte halt 10 Minuten, aber es wird nicht angezeigt, das muss man sich halt extra rausfinden.

I: Okay, das heißt es irgendwie ganz cool, wenn man das auch irgendwie filtern könnte?

T2: Ja, wenn du sagst okay, halt dann so und so viel Umstiegszeit oder dass, wenn man weiß, der Bus fährt, ich wüsste nicht, wie man es machen könnte, aber es wäre super, wenn es möglich wäre.

MW_T2.pdf: 403 - 420 (0)

T2: Also, was ich manchmal richtig praktisch finde wäre, wenn man eingeben könnte "über". Also z.B. ich möchte bei uns jetzt zum Zoo fahren über Wien-Mitte z.B. Also, dass man wenn man sagt, man trifft sich dort mit jemanden, dass man einfach immer auch das sagen kann, über die und die Station

möchte ich fahren oder weitere Stopps hinzufügen. Das ist halt momentan nicht möglich, dann kann ich immer nur schauen, okay, um die und die Uhrzeit

bin ich da und dann halt zu schauen-, (...) oder auch meine Schwester wohnt in Gänserndorf draußen, wenn sie reinfährt und wir fahren, ich steige dazu, dass sie der App über Siemensstraße oder so über halt diese Positionen sagen kann. Das fände ich glaube ich wirklich ein gutes Feature, das hinzuzufügen.

I_T2.pdf: 58 - 63 (0)

T3: Also z.B. ich halt nicht, es ist nicht so intuitiv, wenn ich sag, also zu dieses "Ändern", ne? Sortiert nach Ankunft, sortiert automatisch nach Ankunft. Vielleicht, dass man schon vor einstellen kann, immer den kürzesten Weg oder wie auch immer. Könnte ich mir vorstellen.

MW_T3.pdf: 319 - 320 (0)

Weiß ich nicht, vielleicht sogar Bewertungen von Frauen: Ist das eine gute Route? Ist ein sicher, ist es bequem? Irgendwie sowas, dass man sagen kann, die Standardroutinen, die man halt fährt von irgendwohin.

MW_T3.pdf: 320 - 322 (0)

T3: Das einzige was mir einfallen würde, was ich vielleicht cool finde ist so, dass man gemeinsam als Mamas irgendwo nach Hause fahren kann, dass man so ein bisschen Wegbegleitung hat, falls sich eine Mama unsicher fühlt. Fänd ich eigentlich ganz cool. Das man sagt: "Okay, ja, ich fahre mit dir fünf Stationen mit", weil das habe ich auch schon manchmal so das Gefühl gehabt, dass sich manche einfach wohlfühlen, wenn ich irgendwo dann daneben stehe und sage "ja, okay, ich fahre da jetzt eh mit". Besonders weil ich mal mit einer Mutter umgestiegen bin, weil da immer eine S-Bahn ausgefallen ist. Und die war dann froh, dass die jemanden gehabt hat, der sich ausgekannt hat. Einfach ein Teil des Weges, ja.

I: Und hast du hast du Idee, wie man das umsetzen könnte, also wäre das in Form von einer Community, also Online-Community, dass man sich da irgendwie austauscht, oder?

T3: Ich könnte mir vorstellen, dass das alles unter anderem auch spontan funktionieren kann, weil wenn ich meine Standort z.B. angebe und ich kann schauen, wie bei Lime z.B., dass ich sehe, wer braucht meine Hilfe in der Gegend. Also irgendwer sagen kann, okay, die kann ich anpinnen, sagen, okay, das sind natürlich dann Leute, die freiwillig mitmachen auch, die wissen das dann auch. Und das ist ein kleiner "Okay, dann treffen wir uns da bei der bei dem Aufzug, weil meistens haben Mams auch auch Kinderwegen mit oder weiß ich nicht was, und dann fährt man gemeinsam weiter z.B. und man kann natürlich auch eine extra Community haben, aber es wäre so das Zusatzfeature wahrscheinlich eher.

I: Okay, auch in Form einer externen App oder oder wie würdest du dir das vorstellen?

T3: Ich stell es mal vor, wie (...), also, dass man es aktivieren kann in der App, so zu sagen, wie Standard einfach Lokalisierung. Und dass man Benachrichtigungen bekommen kann und sowas, also in der App. Es kann ja vielleicht sein, dass man das trotzdem auf Google Maps oder irgendwo anzeigen lassen muss, dass man sozusagen irgendwo extern verlinkt wird, aber ich glaube, es sollte in der App funktionieren können.

I_T3.pdf: 21 - 36 (0)

In London in den ganzen neuen U-Bahnen gibt's so eine Anzeige, wie voll es gerade ist. Ich weiß aber nicht, ob man die in den Apps vorher schon sieht, dass sieht man in der U-Bahn, was

ja irgendwie auch nicht so viel Sinn macht. (lacht) Aber vielleicht, also ich weiß, das wäre natürlich super schwer zu umzusetzen, I guess, keine Ahnung. Bin kein U-Bahn-Techniker. Vielleicht dass man irgendwie ein bisschen so einen Überblick hat, okay, ist gerade viel los in der U-Bahn, ist gerade wenig los, weil eben ich finde, wenn viel los ist, habe ich eigentlich nie Sicherheitsbedenken, weil ich weiß, es sind eh 1000 Leute da, die irgendwas-, mir irgendwie helfen könnten, wenn irgendwas wäre.

I: Also, dass man die Auslastung in der App sieht und man sieht, bei der nächsten Route die ich jetzt wählen mit dem Zeitblock, ist z.B. die U-Bahn, die ist dreiviertel voll?

T4: Ja, zum Beispiel. Ich weiß, bei Google Maps gibt es eben bei den Restaurants, so schätzen sie halt ab, okay, wann ist viel los und das macht halt auch Sinn, dass man das irgendwie vielleicht auch dafür benutzen könnte. Sonst (...) Ja, dass man halt einfach-, dass es einfach zuverlässig ist, aber das ist meistens eh, nicht immer, aber ja.

MW_T4.pdf: 374 - 383 (0)

T4: Vielleicht irgendwie-, (...) So quasi die Umgebung bisschen beschreiben, also dass so dabei steht, so "Achtung bei dieser Station ist ein dunkler Park" oder keine Ahnung "bei dieser Station ist gute Straßenbeleuchtung", also halt pro und kontra Sachen, also wenn jetzt-, Also so, natürlich wäre es wichtiger hinzuschreiben erstmal, wo irgendwie etwas ist, was gefährlich sein könnte, wie eine Unterführung oder ein dunkler Park oder irgendwie ein Polizeieinsatz. Also sowohl so akute Sachen als auch eben so landschaftliche Begebenheiten. Aber es würde sicher auch nicht schaden hinzuschreiben so hier, wenn du hier aussteigst, ist es super beleuchtet oder wenn du hier aussteigst, ist keine Ahnung eine Polizeistation gleich da und halt irgendwie so diese positive Aspekte hervorheben.

I: Und das in Form auf der Karte, dass man das visuell sieht oder eher so als Liste?

T4: Ich glaube, ich würde es eher als Liste mir vorstellen können, aber man kann es sicher auch als Karte machen, wenn man sich länger damit beschäftigt, wie man das gut darstellt und so. Ja. Oder vielleicht doch so Etablissement quasi-, also es wär-, ich meine, das ist auf Google Maps eh, aber das du irgendwie sagst okay, wenn du hier aussteigst, ist ein Club, da ist vielleicht mehr los oder da ist keine Ahnung. Eben wie gesagt, ein Park, da ist wahrscheinlich weniger los.

I: Ja, du hast ja gesagt, bei Wien Mobil ist es ja so minimalistisch, das wird hier meistens nicht angezeigt wird, wenn was in der Nähe ist, oder?

T4: Voll, also vielleicht da das irgendwie noch bisschen einzubauen, oder einfach von Maps die quasi, dieses Genauere zu nehmen, keine Ahnung, wie das mit Copyright und so ist, aber ja.

I: Einfach ein paar mehr Informationen von der Stadt einbauen.

T4: Ja, voll. Das würde sich ja, denke ich mal einigen Leuten helfen.

MW_T4.pdf: 399 - 414 (0)

Äh, bei der, also, es ist ja seitdem die die neue U2 gekommen und da gibt es am Bahnsteig ja diese Anzeigen, ich war jetzt gerade länger nicht mehr mit der U2 unterwegs, deswegen kann ich mich nicht genau erinnern. Ich glaube, die zeigen nur an, wo die Türen sind, also quasi wie die Bahn einfährt, aber ich weiß z.B. in London gibt es, auch bei der neuen Linie so an, also auch solche Bildschirme

am Bahnsteig, wo dann halt auch quasi angezeigt wird, wie viel gerade los ist, so ca. halt mit einem Piktogramm jetzt natürlich nicht hundertprozentig genau. Ähm, das ist vielleicht noch eine Idee, dass da quasi auch auf diesem Bildschirm miteinzufügen, wenn sie jetzt eh schon da sind. Aber das geht halt wahrscheinlich, also es wird sich halt für die U2 anbieten, weil die jetzt gerade das alles neu dazu bekommen hat, bei den anderen Linien wäre das wahrscheinlich bisschen zu viel Arbeit, das extra noch einzufügen.

I_T4.pdf: 18 - 24 (0)

jetzt abgesehen vom technischen Aspekt, und der Frage, wie das umsetzbar ist, könnte man diese Auslastungsinformationen auch in die App einbauen theoretisch, oder? Darüber hatten wir auch beim Walk gesprochen.

T4: Ja, voll. Ja, also ich meine, für mich persönlich ist es jetzt nicht so dramatisch, aber ich glaube, es gibt sicher viele Leute, denen das helfen würde, wenn man irgendwie keine Ahnung Angst vor großen Menschenmengen hat oder so oder gerade ein großes Sofa transportieren muss und Platz braucht

oder. (lacht)

I_T4.pdf: 25 - 29 (0)

Ich meine, Apple bietet diese

Check-in Funktion an, dass man ein Check-in an jemanden schicken kann, wenn man fragen möchte, ob es denen gut geht oder so. Das kann man verschicken,

das geht nicht über diese Find My Friends App, aber man kann das trotzdem direkt bei der Person machen. Vielleicht, wenn man das machen könnte über über diese App, dass man halt auf die Person klickt und dann das automatisch, also dass man direkt über eine Funktion da verschicken kann, wäre praktisch bei diesen und dass dass man halt nicht die Person in den Kontakten suchen muss oder so, sondern direkt also auf der Karte machen kann, genau.

MW_T5.pdf: 350 - 355 (0)

und wenn ich so an Frauen spezifisch denke, wäre es vielleicht praktisch, wenn man

so Polizeimeldungen, die (..) also, wo gerade ein Polizeieinsatz irgendwo ist, dass das gekennzeichnet wird.

I: Auf der Karte oder meinst du generell?

T5: Also generell, also es muss nicht unbedingt auf, also es wäre schon auf der Karte praktisch, aber generell irgendwo, ich wäre sehr dankbar dafür, wenn es in Google Maps sein würde. Ich weiß, dass es absolut unrealistisch ist, dass es der Fall sein würde, aber wenn z.B. Stadt Wien sowas anbietet würde eine Karte, wo das akut angezeigt wird und das auch eine brauchbare Karte ist, wär es praktisch. Ich glaube, es gibt irgendwo auf der Polizei-Webseite so eine Karte oder so, aber die ist erstens einmal schwer zu finden, sehr wenig Leute wissen davon und schaut sehr schirch aus. Ich finde solche Sachen brauchen einen bestimmten Grad an Userfreundlichkeit, damit sie nutzbar sind, weil ansonsten kann die Idee gut sein, aber niemand wird es verwenden.

MW_T5.pdf: 360 - 368 (0)

I: Was mir jetzt so einfällt, wenn ich da jetzt mal eine Idee einbringen könnte. Ich meine, es gibt ja Wien Mobil und da kann man ja mit den Wiener Linien zusammenarbeiten, dass man in der in der App WienMobil in der Karte das einbauen würde. Bei Google Maps ist es halt wieder Sachen mit Google, ist natürlich schwieriger.

T5: Ja das ist-, das meine ich ja, ich finde es ist absolut unwahrscheinlich, dass es je dazu kommen würde, dass Google Maps sowas macht. Ähm, ja, ich meine, wenn es Wien Mobil sowas machen würde, dann würde ich es auf jeden Fall wahrscheinlich öfters auf machen. Ich glaube nicht, dass ich umsteigen würde, aber ich würde sagen, wenn mir das bewusst wäre, würde ich wahrscheinlich, wenn es mir einfällt, dass es sowas gibt, auch verwenden.
MW_T5.pdf: 369 - 374 (0)

Andererseits finde ich, dass das so ein Double Edged Sword sein kann, rein aus dem Grund, weil wenn alle, also wenn Polizeieinsätze sichtbar gemacht werden und gleich sichtbar gemacht werden, finde ich, dass das eine Panik in den Leuten auslösen kann.
MW_T5.pdf: 375 - 376 (0)

I: Das heißt, es sollen auch nicht alle Informationen von der Polizeieinsätzen sein, sondern nur die, die wirklich-

T5: Ja, also wo es, die die tatsächlich gefährlich sind, weil ich finde wenn jeder Kleinigkeit reingeschrieben wird, also "da ist irgendein Betrunkener rumgelegen" oder so. Ja, das macht äh Sachen extrem sichtbar. Äh, und jeder, der da an dem Tag vorbeigegangen ist, hat das Gefühl, "das hätte auch mir passieren können, dass ich von seinem Betrunkenen blöd ange-malt werde", obwohl das extrem unwahrscheinlich ist, dass man halt involviert wird. Und das würde Wien viel gefährlicher ausschauen lassen als es tatsächlich ist.
MW_T5.pdf: 381 - 385 (0)

I: Da haben wir gerade drüber gesprochen, du hättest gern beim App-Design etwas besonderes, wie sieht es mit den Filtermöglichkeiten aus?

T5: Filtermöglichkeiten. Ich meine, es wäre schon vielleicht praktisch, es einzustellen, dass bestimmte Linien vernachlässigt werden. Einfach, wenn man z.B. weiß, dass da irgendwann ein, also weil da Umbauarbeiten sein können oder dass die halt einfach länger braucht, weil irgendwo anders ein Umbauarbeit ist. Das wäre-, finde ich praktisch, wenn man das machen könnte. Aber Ja. Für mich macht es keinen Unterschied, aber für viele andere wäre es wahrscheinlich praktisch, wenn man so eine Einstellung hätte, wo man bestimmte Linien und Verkehrsmittel bevorzugen kann, könnte ich mir vorstellen, aber für mich ist es relativ gleich. Also ich weiß, was meine Vorlieben sind und demnach gehe ich auch, also halt bewege ich mich auch in der Stadt, aber ich glaube spezifisch für Leute, die noch nicht so lange in Wien sind, wäre es praktisch. Aber ich glaube nach sieben, nahezu acht Jahren ist es hier, ist das nicht mehr so das, wo man halt darüber nachdenkt. Ich glaube, wenn ich das Interview vor fünf Jahren gemacht hätte, hätte ich viel mehr sagen können. (...) Ich glaube, ich bin September 17 hergezogen und das ist schon halt lange genug.

I: Da kennt man sich dann schon ein bisschen aus, ja?

T5: Ja, wie du wahrscheinlich auch schon selbstbewusst durch die Stadt fährst, ähm, ist es z.B. mit Leuten, die frisch hergezogen sind noch nicht der Fall. Meine Schwester wohnt seit zwei Monaten hier und sie fährt noch ganz anders herum. Sie war früher öfters wochenlang hier zu Besuch, wo ich auch gearbeitet habe, dass sie jetzt selbst unterhalten müssen, aber trotzdem macht sie das noch ganz anders. Darüber nachzudenken, wie jemand halt unterwegs ist, die komplett neu in Wien ist, die vielleicht aus dem Ausland für

Studium hergezogen ist, ist wahrscheinlich schon wieder was komplett anders.

MW_T5.pdf: 421 - 435 (0)

T5: Ja, irgendwie also ich weiß gar nicht, ob es da Notifications gibt oder so. Also ob das überhaupt möglich ist, aber ich glaube, es wäre praktisch, wenn man so eine Notification für bestimmte Öffi-Linie einstellen könnte, und wenn es da Verspätungen oder Ausfälle gibt, dass man da Benachrichtigungen kriegt. Ähm, aber sonst, weil das ist eben ein paar Mal vorgekommen als Problem, aber sonst (...)

I: Du meinst, also so wie in der Push-Benachrichtigung?

T5: Ja, sowas, genau.

I_T5.pdf: 40 - 44 (0)

Aber weißt du, was es gibt in Deutschland? Es gibt das Heimwegtelefon. Es gibt dann Notfall ab. Genau, und ich habe das immer benutzt, aber jetzt, also vorgestern habe ich nichts benutzt. Und ja, wäre nicht schlecht, wenn sowas auch hier gibt. Weil man schaut die Karten App genau, wie jetzt, man redet einfach, wo man sieht alles, Standort, alles sieht man.

I: Du meinst, dass man das verbinden könnte, dass man sagt, okay, hier bin ich jetzt.

T6: Verbinden nicht, aber sondern ne, sagt welche Strecke jetzt du läufst, ich sage diese Strecke und so und so und so. Und der meint: "Was siehst du jetzt?" und ich sage z.B. so diese Cashpoint und der meint: "Genau bist du der Richtige". Dann so zwei Minuten später sagte der: "Wo bist du jetzt wieder?"

I: Ich verstehe.

T6: Und wenn du jetzt, wenn du keine Verbindung hast, dann ist das Notfall wahrscheinlich und dann die rufen Polizei und die schicken sofort Polizei, Krankenwagen und alles und wenn du auflegst, dann sofort die versuchen einmal anzurufen. Und wenn du nicht dran gehst, dann rufen die wieder Polizei?

I: Alles klar. Also dieses Heimwegtelefon findest du sehr nützlich?

T6: Sehr, sehr, sehr nützlich. Weil man telefoniert die ganze Zeit, man fühlt sich auch sicher. Auf jeden Fall, man weiß jetzt, wenn was passiert, dann wird sofort reagiert.

MW_T6.pdf: 173 - 186 (0)

T7: Ähm, ja z.B. eben das mit den Ausgängen ist auch insofern dann hilfreich, wenn es dann immer der kürzeste ist so. Ähm, und auch immer der kürzeste Weg und vielleicht, also-. (...) Das schaue ich auch selbst häufiger, wenn ich dann abends irgendwie alleine gehe. Google Maps zeigt ja immer verschiedene Wege an. Äh, manchmal welche, wo man ganz viel links und rechts und links und rechts laufen muss und dann ist das ein Ticken kürzer und manchmal welche, wo man eben eher lange geradeaus läuft an der Hauptstraße oder so. Und manchmal schaue ich da dann abends schon, dass ich eher den

Weg gehe, der an der Hauptstraße ist, weil das einfach offener ist und keine verlinkten kleinen Gassen. Ähm, aber das ist was was ich halt-, (...)

Also, ich weiß nicht, inwiefern ich das von der App her erwarten kann, dass die mir irgendwie den sichersten Weg raus finden. Da ist ja eher das Ziel den kürzesten Weg zu nehmen und das entscheide ich dann eben eher individuell, wenn ich mich auch selbst so ein bisschen auskenne oder wenn ich die

Straße sehe und dann denke ich mir: "Ah, hier würde ich lieber nicht lang gehen". Und dann nehme ich die nächste Route oder laufe drum rum, weil also es gibt hier immer verschiedene Wege, wie man ankommen kann.

I: Ja, ich weiß, was du meinst, also es ist halt immer das es wird eigentlich nicht so der angenehmste Weg angezeigt, sondern halt immer der schnellste wenn man das natürlich so bekommt als Service von Google Maps aber es macht halt dann irgendwie wenig Spaß, wenn du in Floridsdorf in irgendwelchen kleinen Gassen rumlaufen musst und du kennst dich vielleicht gar nicht aus, weißt gar nicht wo die nächste Hauptstraße ist, wo wieder mehr Beleuchtung auch ist und alles.

T7: Ja, genau. Also, wenn es eine Option gäbe theoretisch, wo man dann eben sagen würde, okay, das ist der sicherste oder beleuchtete Weg, da würde ich ihn denke ich nehmen. Aber ich kenne keine App, die das macht und habe jetzt auch nicht direkt den Anspruch an der App, dass sie das kann oder also das muss halt so im Interesse sein von den Personen, die auch die App herstellen. Aber das wäre schon eine nette Option.

MW_T7.pdf: 222 - 237 (0)

Ich weiß nicht, also das, was ich schon gesagt habe mit dem Weg, wie beleuchtet oder sicher der ist, also Beleuchtung hängt ja meistens mit Sicherheit zusammen. (..)

I: Meinst du, dass das denn irgendwie angezeigt wird, wo beleuchtete Straßen sind, oder?

T7: Ja, ich weiß nicht ganz, wie man es machen kann. Da den Schritt habe ich dann nicht, aber dass der vielleicht auch-, (...), dass vielleicht manchmal gibt es ja z.B. bei Google Maps steht ja dann immer schnellste Route. Oder dann auch die Minutenanzahl, wenn man ja schnellste Route hinschreiben kann, dann kann man ja auch sicherste Route hin schreiben, so ja vielleicht.

MW_T7.pdf: 258 - 263 (0)

I: Da müsste man ein paar Erfahrungsberichte sammeln und daraus dann eine Strecke entwickeln wahrscheinlich.

T7: Ja genau. Weil ich würde jetzt auch sagen, dass mir die Apps an sich und wenn ich die irgendwie auswähle oder so, jetzt nicht unbedingt Sicherheit geben oder irgendwie ein sicheres Gefühl, sondern das eher dadurch zustande kommt, was für Erfahrung ich gemacht habe, oder auch welche Erfahrung Freunde von mir gemacht haben und mir davon erzählt haben. So da vertraue ich auch meistens auch oder dann hatte ich auch schon die Situation, wenn ich dann eben telefoniert habe beim nach Hause laufen und gesagt habe, wo ich gerade bin. Und das war eben eine Situation mit meinem Freund auch, wo er sagt: "Ja, bleibt da auf der Straße und nicht den anderen gehen", so in die Richtung.

I: Okay, das heißt du basierst deine Wege dann auf viele Erzählungen auch von Freunden.

T7: Ja, das auch.

MW_T7.pdf: 264 - 271 (0)

I: Wie ist deine Meinung dazu, wenn auf der Karte in der App gewisse Punkte angezeigt werden, so wie zum Beispiel die Gumpendorfer Straße, wo eben gerade irgendwas vorgefallen ist, dass das hervorgehoben und aufgezeigt wird?

T7: Ja, ich weiß nicht, was man da vielleicht eher machen könnte, damit jetzt irgendwie bestimmte Stationen nicht eine komplette Stigmatisierung so bekommen, weil das ist ja dann auch schlecht. Da denke ich so ein bisschen an die Snapchat-Karte, kennst du die?

I: Ja.

T7: Also, Ja da steht ja immer, wo es gerade belebt ist. Und dann sieht man ungefähr, wo sich gerade viele Leute rumtreiben. Ich weiß nicht, inwiefern das vom Datenschutz aus geht, aber ich finde, das könnte vielleicht auch helfen, dass man sieht-, (...) also weil ich fühle mich eher sicher, wenn viele Leute um mich herum sind. Wenn ich dann sehe, okay, wie viele Leute nutzen die Strecke oder sind da gerade auch unterwegs, dann will ich das vielleicht auch eher auswählen.

I: Okay. Das heißt generell einfach viele Leute jetzt gar nicht auf irgendwie Frauen bezogen, sondern generell einfach anzeigen, da sind gerade viele Leute unterwegs?

T7: Also ich bin mich natürlich sicherer irgendwie vor allem eher wenn weibliche Personen um mich rum sind, aber Ich weiß nicht inwiefern das geht, dass man das anzeigen kann. Und dann ist auch wieder die Frage so mit einer Stigmatisierung, weil ja. inwiefern das geht.

MW_T7.pdf: 272 - 284 (0)

Bedürfnisse & Wünsche >
Neue Apps

T5: Ja, ich finde, also was für mich wichtig ist, wenn ich nachts unterwegs bin, ist, dass ich eben durch diese Location App das Gefühl habe, dass Leute einfach-, also dass ich nicht einfach verloren gehen werde und dass es niemanden auffällt, wenn ich einfach jetzt, wenn irgendwas passieren sollte, aber viele haben halt einfach nicht die Möglichkeit, vor allem wenn sie noch komplett neu in Wien sind und halt einfach keine Leute um sich herum haben, wo sie sich auch einfach so sehr auf die Leute stützen können. Freunde mit denen ich meine Location geteilt habe, kenne ich alle zumindest seit 5 Jahren. Wenn, manche sogar über 15. Also demnach finde ich, dass es wichtig ist, dass man sich vielleicht gegenseitig in einer Community unterstützen kann oder dass man halt einen einfacheren Zugang zu hat, auch einfach nicht so "natürliche" Community, sondern vielleicht einfach online Community, dass man sowas hätte, wo man sich als neue Person einfach refinden kann, wo man sagen kann, "Hey, ist jemand vielleicht gerade online", einfach ein Chat, wo man schreibt, "ich bin allein unterwegs, ich fühle mich unwohl, kann ich kann jemand mit mir einfach ein bisschen schreiben oder reden" oder sowas. Das fände ich, wäre auf jeden Fall praktisch und hilft vielleicht für Leute, die vielleicht nicht so den (...) diese soziale Netzwerk dafür haben.

MW_T5.pdf: 440 - 449 (0)

T5: Ich glaube, das soll eine eigene App geben, weil ich finde, also, das ist eher ein Problem, also ein Problem mit denen, also auf die Frauen mehr treffen. Natürlich gibt es auch also oder nicht nur Frauen, sondern die sich als Frauen auch präsentieren, eben oder die eher ähm (...)

I: Vulnerable Gruppen?

T5: Ja, ja, genau, das ist das ist das Wort, was ich gesucht habe. Ich wollte nur nicht falsch ausdrücken. Genau, die sich eher in diesen vulnerablen Gruppen zugehört fühlen und sind auch, und ich finde so kleine Communities, die mit so, also nicht nicht unbedingt klein, aber so so eher nischige Communities, eher sich von so großen Plattformen trennen sollten, weil es da einfach ein Oversight von den Plattformen geben kann und ich finde, es

sollte die Möglichkeit geben, dass sie sich selbst formen und nicht unbedingt z.B. unter Google Schirm oder Stadt Wien Schirm oder so agieren müssen.

MW_T5.pdf: 453 - 459 (0)

I: Einen Safe Space für diese Gruppen?

T5: Ja genau, eben. Also, kann ich mir so schon vorstellen, aber die muss man halt aufbauen. Ich glaube auch nicht, dass die diese Gruppen sehr groß werden können, auch wenn Wien jetzt nicht da das nicht unbedingt kleine Stadt ist, aber das wäre wahrscheinlich so äh äh ein Startpunkt für Leute, die neu in Wien sind oder sich ein bisschen allein in Wien fühlen. Und sobald man halt ihr eigenes Freundeskreis oder Leute hat, auf die man sich stützen kann, machen diese Gruppen eher weniger Sinn, aber halt für ein Anfang wäre es wahrscheinlich praktisch.

I: Mhm, um unter anderem auch auf Informationen zu kommen.

T5: Genau, genau, eben. Zum Beispiel, wenn man sagt, "Ah, ich habe in diesem Lokal oder halt bei dieser Station oder so ein bisschen ähm" (...) äh (lange Stille)

I: Auf das muss man aufpassen?

T5: Ja, "da muss man ein bisschen mehr aufpassen", ist aber auch schon gut zu wissen. Ja.

MW_T5.pdf: 460 - 469 (0)

na ja, wahrscheinlich ein anderes App wäre nicht schlecht.

I: Okay, und was sollte die andere App dann haben?

T6: Äh, sowas genau wie das gleiche, so wie die Karten App, ne? (...) Also, wahrscheinlich eine andere App wäre wirklich nicht schlecht, genau gleiche z.B. A bis Z, aber nur für sowas gemacht, ne? Weil dann ist diese Standort live und man sieht oder wenn man so 5 oder 10 Minuten auf einem Platz bleibt, okay, so keine Ahnung, so irgendwie. Bin leider kein IT, aber wäre nicht schlecht, wenn ich einen teilen könnte.

I: Das ich heißt, eine App wo auch die Karte dabei ist, wo man den Standort sieht von der Person oder die Strecke, die man halt geht.

T6: Genau.

I: Und da sollte jemand kontaktiert werden, oder wie?

T6: Genau, weil es gibt so z.B. man sieht, ne, es gibt so wie bei Handy, man drückt so zweimal oder keine Ahnung, so diese SOS. (öffnet die Google Maps App) Genau, eigentlich schau mal bei Google Maps oder bei sowas, sie sollen so eine, so eine Notfallknopf machen und dann wäre wirklich wieder schlecht nicht schlecht. Weil du weißt ja schon bei Handy gibt es jetzt alles, alle haben jetzt neue Handys, fast alle. Und man ist da-, man gibt-, es gibt so eine Buch da, welche also Krankheiten du hast und was weiß ich alles, ne? Und wo du bist, wer du bist und diese ein, zwei, drei Knöpfe, wo du drückst und dann weißt du, wer ist dein Notfallnummer und alles, dann muss das eigentlich auch möglich sein. Wäre wirklich nicht schlecht, weil jetzt die Welt ist krank.

I: Aber du sagst auch, es sollte vielleicht auch eine andere App geben, wo so ein bisschen die Karte ist und wo man so ein bisschen die Route mit

jemanden anderen teilt oder und mit wem sollte man das teilen? Mit Freunden oder mit den Behörden?

T6: Eigentlich mit der Polizei kann man nicht nimmer, weil das eigentlich wäre schlimm. Also mit Freunden, ne? Und wenn der Freund oder Freundin oder

Mama oder Papa, wenn der merkt, okay, mein Kind bleibt da 15 Minuten, ne? Dann rufe ich Polizei, ne? Weil mit der Polizei, die haben ja so viel zu tun, ne? Man kann nicht für jede Zeit.

I: Aber dass die dann die Möglichkeit hätten, den Standort an die Behörden zu schicken, an die Polizei zu schicken und zu sagen: "Hey, irgendwas passt noch nicht, die ist schon seit 10 Minuten da" und- (...) okay, mhm.

T6: Ja genau.

MW_T6.pdf: 201 - 223 (0)

Abstract Deutsch

Die vorliegende Arbeit untersucht die Rolle von Mobility Apps im Kontext der nächtlichen Mobilität junger Frauen im öffentlichen Raum. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie digitale Anwendungen die Fortbewegung beeinflussen und welche Erfahrungen, Einstellungen und Angewohnheiten damit verbunden sind. Die qualitative Erhebung mit sieben jungen Frauen in Wien zeigt, dass ihr Mobilitätsverhalten vielschichtig ist und stark von internen und äußeren Faktoren geprägt ist. Um unangenehme und potenziell unsichere Situationen zu bewältigen, entwickeln die jungen Frauen unterschiedliche Gewohnheiten und Strategien, wobei Mobility Apps eine zentrale Unterstützungsfunktion einnehmen. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Optimierungspotenzial nicht nur auf infrastruktureller Ebene besteht, sondern auch innerhalb der mobilen Anwendungen selbst. Neben der Verbesserung bestehender Funktionen zeigt sich auch der Wunsch nach neuen Features und Apps, die eine nächtliche Routenplanung angenehmer und sicherer gestalten.

Schlüsselwörter: Mobilität, digitale Tools, Mobilitätsapps, Sicherheit, Nacht, öffentlicher Verkehr

Abstract Englisch

This thesis examines the role of mobility apps in the context of young women's nighttime mobility in public spaces. It focuses on how digital applications influence movement and which experiences, attitudes, and habits are associated with their use. The qualitative study, conducted with seven young women in Vienna, reveals that their mobility behavior is multifaceted and shaped by a combination of internal and external factors. To cope with uncomfortable or potentially unsafe situations, the participants develop various routines and strategies, with mobility apps serving as a key source of support. The findings indicate that there is room for improvement not only at the infrastructural level but also within the design and functionality of mobile applications themselves. In addition to optimizing existing features, the results highlight a desire for new tools and apps that make nighttime route planning more pleasant and secure.

Keyword: Mobility, digital tools, mobility apps, safety, night, public transport