



MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

„[M]eine häufigsten Meltdowns [...] oder Shutdowns [passieren]
eigentlich immer in den Öffis“: Eine reflexive Untersuchung des
ÖPNV als Barriere für die (politische) Partizipation autistischer
FLINTA*

verfasst von | submitted by
Morgaine Struve BA

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2026

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

UA 066 824

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

Masterstudium Politikwissenschaft

Betreut von | Supervisor:

Mag. Mag. Dr. Dr. Ursula Juliane Naue

Abstract

Ausgehend von Forschungslücken in der intersektionalen Autismusforschung sowie spezifischer hinsichtlich der gelebten Erfahrungen autistischer FLINTA* geht diese Arbeit folgender Forschungsfrage nach: Wie erleben erwachsene autistische FLINTA* die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), bestehend aus U-Bahn, Straßenbahn und Bus, in Wien? Der ÖPNV bietet sich als politikwissenschaftlichen Untersuchungsgegenstand aufgrund seiner weitreichenden Alltagsbedeutung zur Erfüllung wirtschaftlicher, sozialer und gesundheitlicher Bedürfnisse an. Als theoretische Grundlagen dieser Arbeit dienen Critical Disability Studies inkl. Critical Autism Studies und partizipatorische Demokratietheorie nach Iris Marion Young. Um die Forschungsfrage zu bearbeiten, wurden sechs Einzelinterviews mit autistischen FLINTA* geführt und mithilfe einer reflexiven thematischer Analyse nach Virginia Braun und Victoria Clarke ausgewertet. Es wurden die drei Themen „Ressourcenmanagement: Der ÖPNV als die beste unter schlechten Möglichkeiten“, „(Un-)Sicherheit: Vergeschlechtliche und/oder autistische Erfahrungen“ und „Bedürfnisse an den ÖPNV: (Un-)Klarheiten und Kollisionen“ erarbeitet.

Danksagung

Ohne Unterstützung hätte ich diese Arbeit nicht schreiben können. Besonders danke ich:

Meiner Partnerin Nora für die Geduld, die Anregungen, das Korrekturlesen und Zuhören.

Meinem Bruder Demian für das offenes Ohr.

Meinen Eltern für die Unterstützung.

Meinen Interviewpartner*innen für ihr Vertrauen.

Meiner Betreuerin MMag.a DDr.in Ursula Naue für die wertvolle Betreuung.

Inhaltsverzeichnis

ABSTRACT	I
DANKSAGUNG.....	II
INHALTSVERZEICHNIS	1
HINWEIS.....	3
TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS	4
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	5
1 EINLEITUNG.....	6
2 FORSCHUNGSETHISCHE GRUNDLAGEN.....	8
2.1 Reflexivität & Transparenz.....	9
2.2 Positionality Statement.....	10
2.2.1 Pro & Contra.....	11
2.2.2 Mein Positionality Statement.....	13
2.2.3 „Me-Search“	16
2.3 Begriffsbenutzung.....	17
2.3.1 Autismus und Begriffe in diesem Zusammenhang.....	17
2.3.2 ADHS & AuDHD.....	21
2.3.3 FLINTA* & Geschlechter	21
2.4 Zitationspraxis	22
2.4.1 Wen und wie (nicht) zitieren?.....	23
2.4.2 In dieser Arbeit	26
3 FORSCHUNGSSTAND & KONTEXT	28
3.1 Autismus	28
3.1.1 Kennzeichen	28
3.1.2 Forschung zu Autismusforschung	32
3.1.3 Autistische FLINTA*	34
3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	35
3.2.1 Merkmale.....	35
3.2.2 ÖPNV in Wien.....	36
3.2.3 FLINTA* und Autistische Personen im ÖPNV	38
3.3 Forschungslücke und -Frage	40
4 THEORETISCHE VERORTUNG & FRAMEWORKS.....	41
4.1 Critical Disability and Critical Autism Studies	41
4.2 Politikwissenschaft.....	44
4.2.1 Kritische Politikwissenschaft	45
4.2.2 Partizipatorische Demokratietheorie (Iris Marion Young)	46
5 METHODOLOGIE.....	47

6	DATENERHEBUNG	50
6.1	Vorbereitung.....	50
6.1.1	Leitfadenerstellung	50
6.1.2	Einverständniserklärung	52
6.1.3	Interviewpartner*innen kontaktieren.....	53
6.2	Die Interviews	55
6.2.1	Allgemeine Informationen.....	55
6.2.2	Ablauf	56
7	ANALYSE	58
7.1	Vorgehen	58
7.2	Ergebnisse.....	61
7.2.1	Ressourcenmanagement: Der ÖPNV als die beste unter schlechten Möglichkeiten.....	61
7.2.2	(Un-)Sicherheit: Vergeschlechtlichte und/oder autistische Erfahrungen	68
7.2.3	Bedürfnisse an den ÖPNV: (Un-)Klarheiten und Kollisionen	74
7.3	Reflexion des Analyseprozesses	81
8	DISKUSSION	83
8.1	Einordnung der Analyse.....	84
8.1.1	Inhaltlich	84
8.1.2	Gestaltung von Autismusforschung.....	88
8.2	Ausblick	89
9	CONCLUSIO	91
10	QUELLENVERZEICHNIS	93
11	ANHANG	113
11.1	Interviewaufruf.....	113
11.2	Fragebogen	114
11.3	Einverständniserklärung	125
11.4	Wegbeschreibung Uni.....	130

Hinweis

In dieser Arbeit werden Zitate wiedergegeben und diskutiert, in denen Erfahrungen von Bodyshaming und ein Hassverbrechen aufgrund von Gender-Non-Konformität beschrieben werden. Diese Inhalte finden sich im Abschnitt 7.2.2. Im Fließtext habe ich zusätzlich vor der betroffenen Stelle eine Fußnote eingefügt.

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Overload, Meltdown und Shutdown (Habermann/Kißler 2022: 70).....	30
Abbildung 1: Priority-Piktogramm der WL – im Original in Farbe, hier schwarz-weiß (WL via Der Standard 2024)	75

Abkürzungsverzeichnis

ADHS	Aufmerksamkeitsdefizit- und Hyperaktivitätsstörung
CAS	Critical Autism Studies
CDS	Critical Disability Studies
FLINTA*	Frauen, Lesben, inter* Menschen, nicht-binäre Menschen, trans* Menschen, Agender Menschen und andere Menschen, die aufgrund ihrer Geschlechtsidentität Diskriminierung erfahren
ICD-10	International Classification of Diseases, 10. Version
ICD-11	International Classification of Diseases, 11. Version
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
reflexive TA	Reflexive Thematische Analyse
WHO	World Health Organization
WL	Wiener Linien

1 EINLEITUNG

Autistische Personen erleben ihre Umwelt anders als nicht-autistische Personen – beispielsweise nehmen sie Umweltreize wie Lärm oder Licht intensiver wahr (Habermann/Kißler 2022). Damit unterscheidet sich auch das Erleben in der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), in dem eine Vielzahl von Reizen verarbeitet werden muss, z.B., weil Warntöne und blinkendes Licht das Schließen der Türen ankündigen. Autistische Personen schätzen grundsätzlich, aber im ÖPNV besonders wenig externe Reize und Vorhersehbarkeit (Sarraf et al. 2026) und haben häufig Schwierigkeiten in überfüllten Transportmitteln zu reisen, da dies zu einem verringerten Sicherheitsgefühl beitragen kann und (soziale) Angstzustände auslösen können (Bolic Baric et al. 2024). Damit erleben autistische Personen den ÖPNV anders als nicht-autistische Personen, sind jedoch auf diesen – wie viele andere Menschen auch – zur Erfüllung materieller, sozialer und gesundheitlicher Bedürfnisse angewiesen (European Institute for Gender Equality 2016; Leodolter 2013; Montoya-Robledo 2024) und spielt darüber hinaus eine zentrale Rolle für die politische Partizipation (Montoya-Robledo 2024): Mit dem ÖPNV können beispielsweise Demonstrationen besucht oder an Parteitreffen teilgenommen werden. Neben der Teilnahme an der Öffentlichkeit durch den ÖPNV kann darüber hinaus auch der ÖPNV selbst als öffentlicher Raum verstanden werden, in dem verschiedene Personengruppen aufeinander treffen (Tuvikene et al. 2023). Damit sind Erfahrungen in der Nutzung des ÖPNV in zweierlei Hinsicht auch politikwissenschaftlich relevant.

Forschungsergebnisse zu den Erfahrungen von FLINTA* im öffentlichen Raum – zu dem ich auch den ÖPNV zähle (Tuvikene et al. 2023) – zeigen, dass auch für diese das Sicherheitsgefühl niedriger im Vergleich zu anderen Personengruppen ist (Başaran et al. 2026). Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass autistische FLINTA*¹ die Nutzung des ÖPNV signifikant anders erleben als (autistische wie nicht-autistische) cis-männliche Personen. Genau dieser Aspekt stellt jedoch nach meinem Kenntnisstand eine Forschungslücke dar.

¹ Die Abkürzung FLINTA* steht für „Frauen, Lesben, inter*, nicht-binäre, trans* und agender“ Menschen; der Stern am Ende symbolisiert, dass auch weitere Personen, die aufgrund ihrer Geschlechtsidentität oder Sexualität Diskriminierung bzw. Marginalisierung erfahren, mitgemeint sind.

Grundsätzlich gibt es wenig intersektionale (Crenshaw 1989) Forschung zu Autismus – und damit auch zur Lebensrealität autistischer FLINTA* (Waldock/Keates 2022), die sich genau das jedoch wünschen (Grove et al. 2025). Die Stadt Wien stellt dabei einen passenden Untersuchungsgegenstand dar, denn der ÖPNV wird im EU-Vergleich von den Nutzenden als der beste (Wiener Stadtwerke GmbH 2024) und im europäischen Vergleich als der zweitbeste bewertet (Kelly 2025). Dementsprechend stellt sich die Frage, ob auch die Erfahrungen autistischer FLINTA* diese Bewertung widerspiegeln. Angesichts dessen und der oben skizzierten Forschungslücken geht diese Arbeit daher der Frage nach:

Wie erleben erwachsene autistische FLINTA die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), bestehend aus U-Bahn, Straßenbahn und Bus, in Wien?*

Um diese Forschungsfrage zu beantworten, habe ich insgesamt sechs leitfadengestützte Einzelinterviews mit Menschen aus dieser Personengruppe geführt und diese mithilfe von reflexiver thematischer Analyse (reflexive TA) nach Braun und Clarke (2006, 2022) ausgewertet. Um der Intersektionalitätsdimension „Autismus und Geschlecht“ gerecht zu werden, ist der theoretische Hintergrund dieser Arbeit interdisziplinär angesiedelt. Dazu gehören die Critical Disability Studies (Waldschmidt/Karim 2022) – und besonders das dort beheimatete Forschungsfeld der Critical Autism Studies (Woods et al. 2018) – sowie die kritische Politikwissenschaft (Barrow 2024) und partizipative Demokratietheorie nach Iris Marion Young (1990, 2001, 2002).

Angesichts der Sensibilität des Themas – i.e., möglichen negativen Erfahrungen, die potenziell auf intersektionaler Diskriminierung beruhen – sowie der Tatsache, dass das Vertrauen autistischer Personen in wissenschaftliche Forschung in der Vergangenheit häufig verletzt wurde (Raymaker 2019), werden forschungsethischen Aspekten in dieser Arbeit ein besonderes Gewicht gegeben. Dementsprechend werden bereits im nächsten Kapitel (2) die forschungsethischen Grundlagen dieser Arbeit präsentiert, indem die Relevanz von Reflexivität und Transparenz sowie eines Positionality Statements dargelegt werden und anschließend die in dieser Arbeit (nicht) benutzten Begriffe vorgestellt und die Zitationspraxis reflektiert und erläutert. In Kapitel 3 werden Forschungsstand und Kontext zu den drei sich aus der Forschungsfrage für diese Arbeit am relevantesten Dimensionen vorgestellt: Autismus, ÖPNV und FLINTA*. Anschließend werden in Kapitel 4 die oben angerissenen theoretischen Verortungen

vorgenommen und sich daraus ergebene Rahmung dargelegt. Kapitel 5 stellt die reflexive TA als Methodologie vor und begründet die Auswahl dieser anstatt anderer möglicher Methodologien. Daraufhin werde ich in Kapitel 6 die Datenerhebung für diese Arbeit präsentieren und im Rahmen dessen die Vorbereitung der Interviews (Kontaktaufnahme, Leitfadenerstellung und Einverständniserklärung) sowie Informationen zu den Interviews selbst bereitstellen. Kapitel 7 beinhaltet das Vorgehen und die Ergebnisse der Analyse sowie aufgrund ihrer für diese Arbeit zentralen Rolle eine separate Reflexion dieser. In Kapitel 8 werden die zuvor präsentierten Analyseergebnisse in den Forschungsstand eingeordnet und den theoretischen Rahmen eingebettet sowie ein Ausblick auf mögliche weitere Forschungsprojekte präsentiert. In Kapitel 9 wird ein Resümee gezogen.

Einigen Aspekten möchte ich an dieser Stelle bereits kurz vorgreifen. Im Positionality Statement in Kapitel 2 werde ich unter anderem offenlegen, dass ich selbst eine autistische FLINTA* bin und in Wien den ÖPNV nutze. Meine persönlichen Erfahrungen waren einerseits der Ausgangspunkt für diese Arbeit und bieten mir andererseits den Vorteil, dass ich die Lebensrealität meiner Interviewpartner*innen zumindest in dieser Hinsicht nachvollziehen kann. Dadurch konnte ich sowohl die Rahmenbedingungen der Interviews als auch deren Inhalte autismusfreundlicher gestalten, als es mir vermutlich ohne diese Erfahrungen möglich gewesen wäre. Darüber hinaus ist es mir wichtig klarzustellen, dass ich Autismus nicht pathologisieren möchte. Autismus ist in meiner Sicht nichts per se Negatives und die Schwierigkeiten, die sich für autistische Personen z.B. bei der ÖPNV-Nutzung ergeben können, sind kein individuelles Scheitern, das eine individuelle Lösung verlangt, sondern vielmehr eine gesellschaftliche Herausforderung, die auch kollektiv angegangen werden muss.

2 FORSCHUNGSETHISCHE GRUNDLAGEN

Das Vertrauen autistischer Personen in wissenschaftliche Forschung wurde in der Vergangenheit mehrfach verletzt, indem deren Ergebnisse nicht genutzt wurden, um diese Personengruppe zu unterstützen – im Gegenteil: „the power of science has too often been used to justify oppressive practices and further marginalize disenfranchised

populations, such as the adult autistic community“² (Raymaker 2019: 160). Um die Wahrscheinlichkeit einer Wiederholung dessen durch diese Arbeit zu minimieren, habe ich mich dazu entschieden, in dieser Arbeit forschungsethischen Aspekten ein besonderes Gewicht zukommen zu lassen. Das bedeutet unter anderen, dass ich meine forschungsethischen Entscheidungen sowie die ihnen vorangegangenen Überlegungen bereits an dieser Stelle der Arbeit offenlege.

Dazu werde ich zunächst die zugrundeliegenden Prinzipien dieses Forschungsprojekts – Reflexivität und Transparenz – darlegen, aus denen sich dann wiederum mein Umgang mit Positionalität ergibt. Anschließend werde ich Entscheidungen bezüglich der (Nicht-)Benutzung der für diese Arbeit zentralen Begriffe – dies betrifft vor allem die Bereiche Autismus und Geschlecht – darlegen. Dieses Kapitel endet mit einer Erklärung zur Zitationspraxis in dieser Arbeit. Dabei ist dieses Kapitel nicht allumfassend und stellt nur die Grundlagen meiner forschungsethischen Überlegungen dar; weitere Ergebnisse dieser werden an den jeweiligen Stellen eingebunden werden – z.B., wenn ich die Erstellung der Einverständniserklärung und die darin inkludierten Elemente erläutere.

2.1 REFLEXIVITÄT & TRANSPARENZ

Reflexivität ist ein Gütekriterium qualitativer Forschung (z.B. Von Unger 2014), da dadurch die Transparenz und das Vertrauen in die diese erhöht werden können (z.B. Alejandro/Stoffel 2025; Jordan/Wolgemuth 2025). Gerade in Forschung, bei denen die Daten durch das Führen von Interviews gesammelt werden (so wie dieser hier, siehe Abschnitt 5), ist Reflexivität wichtig, da die interviewende Person sich gegenüber der interviewten in einer Machtposition befindet (Mosley 2013). Darüber hinaus kann Reflexivität auch zu einer ethischeren Forschungspraxis beitragen, wenn dadurch beispielsweise die Sensibilität für das Thema bzw. die Teilnehmenden erhöht werden (Guillemin/Gillam 2004). Daher ist Reflexivität besonders wichtig bei Autismusforschung (Bertilsson Rosqvist et al. 2019) und intersektionaler Forschung (wie dieser) (Boonzaier 2025). Da Reflexivität wiederum maßgeblich die Positionalität – definiert als „how an individual’s worldview and socio-political orientation shape their inquiry in relation to the social and political context of their research“

² Grundsätzlich habe ich mich dazu entschieden, direkte Zitate in der Originalsprache zu belassen und dementsprechend englische Zitate nicht zu übersetzen, um diese nicht zu verfälschen.

(Ustundag/Rose 2024: 441) – beeinflusst, können entsprechende Positionality Statements unter bestimmten Voraussetzungen (zur Diskussion dieser siehe nächster Abschnitt, 2.2) ein wirksames Mittel zur Generierung von Reflexivität sein. Konkrete Vorgehensweisen und Untersuchungen über deren Wirksamkeit darüber hinaus gibt es jedoch wenig (Alejandro/Stoffel 2025).

Schlussendlich habe ich mich dazu entschieden, ein Positionality Statement in diese Arbeit zu inkludieren, werde zunächst jedoch die Argumente dafür und dagegen vorstellen. Im Sinne der Reflexivität als fortlaufendem und iterativen Prozess (Folkes 2023) werde ich jedoch auch an weiteren Stellen Reflexionen über Forschungsentscheidungen und -prozesse in Zusammenspiel mit meiner Positionalität in diese Arbeit einbauen. Damit versuche ich, das Machtungleichgewicht, das in Interviewforschung besonders präsent ist, zu verringern, denn dies kann nicht nur die Forschungsqualität erhöhen, sondern auch zu einer demokratischeren Praxis beitragen:

„If we [as political scientists] begin to consciously consider and reveal the power differences between ourselves and our interview subjects, we may not only improve the quality of our data collection and analysis but also invigorate our own everyday lives and research communities with a new level of democracy.“ (Mosley 2013: 83)

Wie oben bereits angeschnitten, hängen Reflexivität und Transparenz eng miteinander zusammen, und bedingen sich sogar gegenseitig: Reflexivität kann nur dann effektiv sein, wenn die reflektierende Person transparent ist und Transparenz (z.B. über Entscheidungen und Überlegungen im Forschungsprozess) produziert automatisch Reflexivität. Außerdem trägt Transparenz dazu bei, dass Forschung auch extern kritisch evaluierbar wird (Hiles et al. 2008); eine Eigenschaft, die besonders bei einer qualifizierenden (Master-)Arbeit wieder wichtig ist. Daher habe ich mich bemüht, meinen Forschungsprozess und die Überlegungen und Entscheidungen, die damit einhergegangen sind, in dieser Arbeit so transparent wie möglich darzulegen und zu reflektieren, zum Beispiel in der Begriffsbenutzung (siehe Abschnitt 2.3).

2.2 POSITIONALITY STATEMENT

Wie im vorherigen Abschnitt dargelegt, kann ein Positionality Statement unter bestimmten Voraussetzungen ein hilfreiches Mittel zur Generierung von Reflexivität

sein. In diesem Abschnitt werde ich daher diese Voraussetzungen diskutieren, indem ich zunächst Argumente für und gegen Positionality Statements vorstellen, bevor ich meine eigene Annäherung an ein solches präsentiere. Anschließend werde ich mich kritisch mit dem Konzept von „me-search“ (Gardner et al. 2017; Meral et al. 2025) auseinandersetzen.

2.2.1 PRO & CONTRA

In den Sozialwissenschaften ist das Einbinden eines Positionality Statements zunehmend häufiger geworden (King 2024). Auch ich habe mich dazu entschieden, eines in diese Arbeit zu inkludieren. Der grundsätzliche Nutzen und Form eines Positionality Statements sind aber umstritten, besonders im Kontext von qualitativer Forschung.

Grundsätzlich kann ein Positionality Statement als Mittel der Reflexivität und Transparenz das Vertrauen in ein Forschungsprojekt erhöhen (Jordan/Wolgemuth 2025; Soedirgo/Glas 2020). Im Kontext von Forschung mit autistischen Teilnehmenden wird Positionalität ein besonderer Wert zugeschrieben:

„When conducting studies in this space [i.e. with autistic people], researchers should acknowledge their positionality at the time of the research and any changes that may have occurred between the research phase and the writing-up phase. This can make the writer more conscious of their own biases and inform the reader about the potential limitations of the research findings they refer to.“ (Aidonopoulou-Read 2025: 10)

Auch in der Politikwissenschaft wird vermehrt über Positionalität diskutiert (Soedirgo/Glas 2020). So sei es wichtig, ein Positionality Statement nicht als statische, einmalige, „Einkaufsliste“ (Folkes 2023) zu schreiben, sondern als aktiven, iterativen Prozess zu sehen, der sich durch den gesamten Forschungsprozess zieht und sichtbare wie unsichtbare Merkmale inkludiert (Folkes 2023; Jordan/Wolgemuth 2025; Soedirgo/Glas 2020; Trundle et al. 2025).

Allerdings wird, bspw. von Gani und Khan (2024), an Positionality Statements kritisiert, dass das ihnen zugrundeliegende Forschungsprinzip der Reflexivität seinen Ursprung in der Aufklärung und damit weiße, westliche Wurzeln hat und entsprechende Normen durch die Einbindung eines Positionality Statements reproduziert werden

(Gani/Khan 2024). Damit würde das eigentliche Ziel der Positionality Statements – die Unmöglichkeit der Objektivität gegenüber dem Forschungsgegenstand – häufig verfehlt werden:

[...] We argue that this power produces a paradoxical outcome: Reflexivity is meant to be self-accountability, an awareness of limitations, and an act of humility to recognize one's inability to be objective. And yet, it is also a way of restoring authority, reliability, and an air of objectivity, which, even if lacking in the processes of knowledge production, is then supplied as a remedial during, but usually after, the research has been conducted.“

(Gani/Khan 2024: 9)

Positionality Statements würden außerdem oft einem Forschungsprojekt vorangeschoben werden, bevor hegemoniale Strukturen darin erneut verstärkt werden würden: „positionality statements are usually used as a preface and disclaimer before the researcher proceeds with their (problematic) research agenda anyway, despite the acknowledged caveats.“ (Gani/Khan 2024: 8–9)

Derweil stellen Davis und Khonach (2020) ein „Paradox der Positionalität“ fest: Es gebe keinen „guten“, „richtigen“ Umgang mit Positionality Statements. Werde keines geschrieben, würde ein Anschein der Objektivität und wertfreien Forschung suggeriert werden; werde eines geschrieben, würde sich potenziell dem Vorwurf der „me-search“³ ausgesetzt werden. Ähnlich wie Gani und Khan (2024) argumentieren also auch Davis und Khonach, dass Positionality Statements Gefahr laufen, in ihrem Bemühen, Subjektivität zu thematisieren, Objektivität – im Sinne der Argumentation, dass ein Positionality Statement als Marker „guter“ wissenschaftlicher Praxis eingebunden werden sollte – reproduzieren. Stattdessen schlagen sie vor, die eigene Positionalität zwar grundsätzlich anzuerkennen und klarzustellen, dass Forschung nicht objektiv ist, aber keine detaillierte Aufschlüsselung der eigenen Subjektposition vorzunehmen somit nicht nach außen zu tragen (was jedoch bei sichtbaren Markern wie Geschlecht oder Behinderung nicht unbedingt möglich sei).

Trotz dieser für nachvollziehbaren Argumente und der komplexen Lage habe ich mich aus mehreren Gründen dafür entschieden, ein Positionality Statement in diese Arbeit

³ „Me-search“ beschreibt Forschung, die auch die forschende Person selbst betrifft; ein solcher Vorwurf geht daher meist (implizit) mit dem Vorwurf der fehlenden Objektivität und damit fehlender Wissenschaftlichkeit einher; siehe auch Abschnitt 2.2.3.

einzubauen. Erstens überwiegt – in einem hoffentlich die genannte Kritik berücksichtigenden Positionality Statement – aus meiner Sicht der Wert der Transparenz; dies nicht nur zur Sicherung der Qualität qualitativer Forschung (siehe oben), sondern auch, weil berechtigterweise Kritik an Forschung zu/über Autismus bzw. mit autistischen Menschen ohne die Beteiligung autistischer Menschen geübt wird (z.B. Milton et al. 2014) und ich es daher wichtig finde, meinen eigenen Autismus transparent zu machen. Zweitens ist darüber hinaus meine Subjektposition zwar eine im gesamtgesellschaftlichen Vergleich marginalisierte, innerhalb der autistischen FLINTA*-Community jedoch eine privilegiere (siehe Abschnitt 2.2.2), was wiederum zu Leerstellen in meiner Forschung führen kann. Diese Privilegien gilt es daher (wiederum im Sinne der Transparenz) offen zu legen; gleichzeitig bin ich der Überzeugung, dass meine Subjektposition (Privilegien wie auch Marginalisierungen) mein Forschungsvorgehen erheblich beeinflusst (siehe Abschnitt Reflexivität, 2.1). Drittens, aus einer rein praktisch-formalen Perspektive, ist diese Arbeit als Masterarbeit eine qualifizierende, was aus meiner Sicht die Wichtigkeit der Transparenz erhöht.

2.2.2 MEIN POSITIONALITY STATEMENT

Mit dem folgenden Positionality Statement versuche ich – im Sinne der Transparenz und Reflexivität – meine sichtbaren wie unsichtbaren Eigenschaften, die mir die Planung, Durchführung und Verschriftlichung dieses Projekts ermöglicht bzw. erschwert, meine Entscheidungen diesbezüglich beeinflusst und mögliche Bias verursacht haben, offenzulegen.

Dieses Forschungsprojekt überhaupt durchführen zu können ist mir aufgrund verschiedener Privilegien möglich, die mir die zeitlichen, mentalen und finanziellen Ressourcen dafür freigeben. Ich bin in Deutschland geboren und aufgewachsen; meine Familie ist ebenfalls seit mehreren Generationen Deutsch. Zum Studium bin ich nach Wien gezogen; als *weiße*⁴ Person mit Deutsch als Erstsprache⁵, die keine merkbare Behinderung (beispielsweise in Bezug auf Kommunikation oder Fortbewegung) hat und

⁴ Ich schreibe die Beschreibung *weiß* hier klein, da es sich nicht um eine tatsächliche Hautfarbe, sondern „um eine Position im rassistischen System“ handelt (El-Maawi et al. 2024), die mit Privilegien verknüpft ist (ibid.).

⁵ Ich benutze bewusst nicht den Begriff „Muttersprache“ aufgrund seiner nationalistischen und sexistischen Konnotation (z.B. Gnan 2025; Pitro 2025).

ohne sichtbar einer religiösen Minderheit anzugehören, konnte und kann ich mich im öffentlichen Raum (und damit auch in den öffentlichen Verkehrsmitteln) sicher und mit wenig Diskriminierungserfahrungen bewegen. Außerdem haben mir mein Aussehen und meine Sprachkenntnisse ermöglicht, meine ärztliche Versorgung sichern, Behördengänge erledigen, zur Schule zu gehen und zu studieren, ohne Rassismus, Lookismus⁶ oder Religionsfeindlichkeit ausgesetzt zu sein und diese(n) psychisch, medizinisch, strafrechtlich oder anderweitig verarbeiten zu müssen.

Ich habe das Schulsystem mit sehr guten Noten und der allgemeinen Hochschul- bzw. Universitätsreife verlassen; zu Beginn meines Studiums habe ich meine Englischkenntnisse ausbauen können, sodass ich die Sprache fließend beherrsche und auch einschlägige Fachtexte verstehen und schreiben kann; meine Eltern finanzieren mir mein Studium vollständig und deutlich über die Regelstudienzeit hinaus. Damit habe ich formal problemlos Zugang zu einer Universität erhalten, konnte auch englischsprachiges Fachwissen sowie Perspektiven konsumieren sowie ohne Zeitdruck auch über das vorgegebene Curriculum hinaus lesen und gleichzeitig auch Freizeit und ein Sozialleben haben; all dies ermöglicht mir wiederum, dieses Forschungsprojekt zu einem in der Politikwissenschaft eher ungewöhnlichen und randständigen Thema durchzuführen.

Gleichzeitig führen meine Privilegien auch dazu, dass ich meine direkte Umgebung und die Welt auf eine bestimmte Art und Weise erlebe und verstehe. Dies prägt einerseits meine Perspektive und führt andererseits zu Leerstellen in dieser und in meiner Forschung, für die ich verantwortlich bin und die ich nicht vollständig beseitigen kann: Zum Beispiel kann ich die Lebensrealität und insbesondere die (intersektionalen) Erfahrungen mit und in öffentlichen Verkehrsmitteln von marginalisierten Personen(gruppen) wie Person(s) of Color (PoC), sichtbar muslimischen oder jüdischen, armutsbetroffenen, sichtbar behinderten oder mehrgewichtigen Menschen nicht nachempfinden.

Marginalisierung(en) und Diskriminierung(en) erfahre ich im gesamtgesellschaftlichen Kontext als chronisch kranke, autistische, queere Frau mit Aufmerksamkeitsdefizit-/Hyperaktivitätsstörung (ADHS). Diese Erfahrungen zu verarbeiten, kostet mich

⁶ Damit ist die „Stereotypisierung bzw. Diskriminierung von Menschen allein auf Grund des Aussehens“ gemeint (Universität zu Köln 2024).

Ressourcen: Zum Beispiel habe ich aufgrund des maskulinen Bias‘ in der Forschung (Brickhill et al. 2023) erst mit Ende 20 die Entdeckung machen können, dass ich autistisch bin und ADHS habe. Daher habe ich erst seit wenigen Jahren das Vokabular und die Perspektive für bzw. auf meine Erfahrungen und die Möglichkeit, mir soziale wie medizinische Unterstützung einzuholen.

Im Sinne der Kontextabhängigkeit von Privilegien und Marginalisierungen (Pereira 2025) ist es jedoch auch wichtig anzuerkennen, dass mir die Zugehörigkeit zur Gruppe der autistischen FLINTA* in der Durchführung dieses Forschungsprojekts jedoch möglicherweise einen Vorteil verschafft hat. Ein Forschungsprojekt hat ergeben, dass Lai*innen „LGBTQ“⁷ Wissenschaftler*innen, die zum Thema LGBTQ forschen, positiver und vertrauensvoller sehen als nicht-LGBTQ Wissenschaftler*innen, die zum gleichen Thema forschen – ein Ergebnis, dass sich auf andere Themen übertragen lässt (Altenmüller et al. 2021). Daher liegt nahe, dass ich im Rahmen dieses Forschungsprojekts als autistische FLINTA* ebenfalls von diesem „in-group-Bonus“ profitiert habe. Ein anderes Forschungsprojekt hat außerdem konkreter ergeben, dass autistische Personen ihre Erfahrung der Teilnahme an diesem unter anderem deswegen als positiv einstufen, weil sie wussten, dass autistische Wissenschaftler*innen daran beteiligt waren. Das hat wiederum, so das Argument der Forschenden, die Qualität der Forschung selbst erhöht, da die Teilnehmenden den Forschenden gegenüber offener waren und so auch Informationen geteilt haben, die sie unter anderen Umständen eventuell für sich behalten hätten (Pellicano et al. 2022):

„Our participants informed us that their open and authentic interactions with our autistic researchers meant they were more forthcoming than they might have been with a nonautistic interviewer, or at least a researcher who was not on their “wavelength” – thus providing access to insights that they may not have shared otherwise.“ (Pellicano et al. 2022: 126).

Da ich bereits in der Suche nach Interviewpartner*innen offengelegt habe, dass ich selbst eine autistische FLINTA*⁸ bin (siehe Anhang), liegt also die Vermutung nahe, dass ich von diesem Effekt profitiert habe. Damit hat mir meine gesamtgesellschaftliche

⁷ Ich schreibe in Bezug auf die genannte Quelle „LGBTQ“, da diese Abkürzung in der zitierten Quelle genutzt wird und ich das Forschungsergebnis nicht verfälschen möchte.

⁸ Meine ADHS-Diagnose hatte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Marginalisierung durch die Gemeinsamkeit und potenziell geteilten Erfahrungen mit den Interviewpartner*innen potenziell einen Vorteil geboten.

2.2.3 „ME-SEARCH“

Als autistische FLINTA*, die ein Forschungsprojekt über die Erfahrungen autistischer FLINTA* durchführt, bin ich mir bewusst, dass Forschung wie meine sich mit dem Konzept von „me-search“ befassen, sowie sich zu diesem positionieren, muss. Me-search „generally refers to research that involves the researcher in some shape or form. For example, the topic might hit close to home, context might be shared“ (Gardner et al. 2017: 88). Aus dieser Nähe wird wiederum abgeleitet, dass eine objektive, unvoreingenommene Forschung zu einem solchen Thema nicht möglich und das Projekt damit „unwissenschaftlich“ ist (Meral et al. 2025).

Diesem widerspreche ich in zweierlei Hinsicht: Zum einen schließe ich mich der Perspektive an, dass objektive, unvoreingenommene Forschung überhaupt nicht möglich ist, da jeder Mensch von den eigenen Erfahrungen beeinflusst wird: „All researchers, regardless of discipline or method, are influenced by their experiences, assumptions, and positions and bring these parts of themselves into a study, acknowledged or not.“ (Jordan/Wolgemuth 2025: 2) Zum anderen wird – aus meiner Sicht ebenfalls schlüssig – argumentiert, dass eine in-group Zugehörigkeit – also me-search – durch das geteilte gelebte Wissen und Erfahrungen ein wichtiger Vorteil sein für ein entsprechendes Forschungsprojekt sein (Harrison/Michelson 2022) und die Delegitimierung von me-search im Gegensatz dazu sogar Schaden verursachen kann:

„Research on identity groups conducted by members of those groups should not be disqualified as me-search because doing so ignores legitimate expertise and insight that those researchers bring to the study of their own identity groups. It also risks further delegitimization and marginalization of research about marginalized groups.“

(Harrison/Michelson 2022: 759)

Demnach betreibe ich durchaus me-search, bin aber der Überzeugung, dass dies die Wissenschaftlichkeit, den Wert und die Qualität dieses Forschungsprojekts nicht mindert, sondern im Gegenteil sogar dazu beiträgt, denn die „Subjektivität der Forschenden ist ein unvermeidbarer Bestandteil des Forschungsprozesses, der aus Sicht

von qualitativen Forscher*innen für den Erkenntnisprozess von großem Wert ist“ (Von Unger 2014: 23).

Wie im vorherigen Abschnitt angerissen ist es darüber hinaus gerade bei Forschung mit autistischen Personen von Vorteil, wenn die forschende Person auch autistisch ist, da dies das Vertrauen in diese erhöht und es wahrscheinlicher ist, dass sich die Interviewteilnehmenden öffnen, was wiederum die Qualität der Forschung erhöht (Pellicano et al. 2022); und im Gegensatz dazu wurde in der Vergangenheit das Vertrauen in Autismusforschung durch nicht-autistische Forschende bei autistischen Personen verringert (Raymaker 2019). Allgemeiner wird argumentiert, dass autistische Eigenschaften wie Detailorientiertheit (siehe auch Abschnitt Forschungsstand – Autismus, 3.1) ein Vorteil bei jeglicher Forschung, ob zu Autismus oder nicht, sein können (Dwyer et al. 2021; Grant/Kara 2021). Mit meiner me-search schließe ich mich also gerne anderen Autismusforschenden an, die ihren eignen Autismus öffentlich gemacht haben (Botha 2021; Dwyer et al. 2021; Jones 2021; McLennan et al. 2025; Raymaker 2019; Waldock/Keates 2022).

2.3 BEGRIFFSBENUTZUNG

Im Sinne der Transparenz und der Reflexivität werde ich in diesem Abschnitt meine Begriffsbenutzung bezüglich der für diese Arbeit zentralen Begriffe – Autismus, ADHS und FLINTA* – darlegen und begründen.

2.3.1 AUTISMUS UND BEGRIFFE IN DIESEM ZUSAMMENHANG

Ein respektvoller und sensibler Sprachgebrauch ist besonders im Kontext der Autismusforschung wichtig, um Ableismus und andere negative Folgen wie die Reproduktion von Stigma zu minimieren (Botha et al. 2023; Bottema-Beutel et al. 2021). Für den englischen Sprachgebrauch wurden mehrere Umfragen unter autistischen Personen über den gewünschten Sprachgebrauch durchgeführt; für andere einige wenige andere Sprachen ich ähnliche Studien finden können (z.B. Niederländisch: Buijsman et al. 2023; Polnisch: Niedźwiecka/Pisula 2026), für Deutsch jedoch keine. Daher präsentiere ich im Folgenden eben diese internationalen Studien sowie die Kommentare von deutschsprachigen Einzelpersonen und Vereinen. In diesem

Abschnitt geht es dabei nur um die Begriffsbenutzung, i.e., welche „Vokabeln“ ich aus welchen Gründen (nicht) verwende. Welche Eigenschaften mit Autismus einhergehen und wie sich verschiedenen Formen von Autismus unterscheiden, werde ich im Abschnitt „Forschungsstand“ (siehe Abschnitt 3.1) darlegen.

In den aktuellen Versionen der International Classification of Diseases (ICD) der World Health Organization (WHO) (Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte o. J.; Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit (BMG) unter Beteiligung der Arbeitsgruppe ICD des Kuratoriums für Fragen der Klassifikation im Gesundheitswesen (KKG) 2025) wird Autismus aktuell als „Störung“ bzw. „disorder“ diagnostiziert. In Österreich und Deutschland aufgrund der fehlenden offiziellen Übersetzung des ICD-11 noch genutzten ICD-10 (Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte o. J.; Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK) 2025) wird außerdem die Spezifizierung „Asperger-Syndrom“ verwendet. Ich habe mich allerdings dazu entschieden, die Begriffe „Störung“ und „Asperger“ – außer bei Selbstbezeichnungen – nicht zu verwenden.

Am Begriff „Störung“ wird dessen negativ wertender, pathologisierender Charakter (Autismus-Forschungs-Kooperation (afk) 2023; Grant et al. 2025; Keating et al. 2023; Lei et al. 2021; White Unicorn e.V. o. J., o. J.) kritisiert. Das „Asperger-Syndrom“ wurde nach Hans Asperger, einem österreichischen Wissenschaftler, der im 20. Jahrhundert in Wien zu Autismus geforscht hat, benannt. Mittlerweile ist nachgewiesen, dass er eng mit den Nationalsozialisten zusammengearbeitet hat und am Euthanasieprogramm beteiligt war (Czech 2018). Aufgrund dieser Assoziation lehnen manche autistischen Personen – auch wenn es ihre offizielle Diagnose ist – den Begriff ab (Evermann o. J.; Keating et al. 2023; Price 2021; Skuse 2018). Ein weiterer Grund für die Ablehnung des Begriffs ist die damit verknüpfte, ableistische „Aspie-Supremacy“ Ideologie, in der sich autistische Personen mit Asperger-Syndrom als „besser“ und „wertvoller“ als andere (autistische wie nicht-autistischer Personen) sehen (De Hooze 2019; Keating et al. 2023). Für andere autistische Personen ist der Begriff „Asperger“ jedoch eng mit ihrer Identität verknüpft und sie nutzen ihn daher weiterhin (Giles 2014; Keating et al. 2023; Kenny et al. 2016; Linton et al. 2014).

Aus meiner Sicht überwiegt jedoch die Kritik am Begriff „Asperger(-Syndrom)“; auch, weil ich bei mir als Deutsche mit deutschen Vorfahren eine besondere Verantwortung im Umgang mit dem Nationalsozialismus sehe.

Außerdem wird im Alltagssprachgebrauch – englisch wie deutsch und autistischen wie nicht-autistischen Personen – als Alternative zu „Asperger-Syndrom“ der Begriff „hochfunktionaler Autismus“ (bzw. „high-functioning“) verwendet. Dieser Deskriptor – und der damit (wenn auch manchmal nur implizit) einhergehende Gegenpart „low-functioning“ – werden jedoch ebenfalls kritisiert. Die Beschreibung sei verletzend und unpräzise, weil als „hochfunktional“ beschriebene Personen in manchen Lebensbereichen keine, in anderen Lebensbereichen sehr wohl Unterstützung benötigen und der Bedarf darüber hinaus zu verschiedenen Zeitpunkten variieren kann (Autismus-Forschungs-Kooperation (afk) 2023; Bauerfeind 2020; Bottema-Beutel et al. 2021; Keating et al. 2023):

„The terms ‚High/Low functioning‘ are terrible and make the spectrum sound like I would be high and my brother (also autistic, 28 years of age) would be low, but to counter that, my brother doesn’t know he is autistic because he does not understand that, but tries to live his life as if he wasn’t different. For example, he once held a job, whereas I couldn’t/can’t at all. He is a social butterfly, whereas I shut down and panic in social situations. I could drive, he can’t.“ (Autistische Befragte bei Keating et al. 2023: 413)

Daher wird von manchen autistischen Personen gefordert (Bottema-Beutel et al. 2021) und Forschenden empfohlen (Alvares et al. 2020), diese Beschreibung nicht zu nutzen und stattdessen möglichst präzise zu beschreiben, in welchen Bereichen eine autistische Person Unterstützungsbedarf hat. Außerdem empfinden manche autistische Menschen den Begriff „special interest“⁹ als ableistisch und schlagen stattdessen „focused“ oder „intense“ interests vor (Bottema-Beutel et al. 2021).

Darüber hinaus wird debattiert, ob identity- oder person-first Sprache¹⁰ im Kontext von Autismus verwendet werden sollte. Botha et al. (2023) konstatieren für den englischsprachigen Raum auf Grundlage mehrerer Befragungen von Autist*innen, dass die person-first Formulierung „person with autism“ bzw. „person with autism spectrum

⁹ Siehe Abschnitt Forschungsstand – Autismus für eine Erklärung.

¹⁰ Identity-first Sprache heißt im Kontext von Autismus, diesen vor die Person zu stellen, also „autistische Person“; person-first Sprache heißt in diesem Kontext, die Person vor den Autismus zu stellen, also „Person mit Autismus“.

disorder/condition“ am unbeliebtesten ist (Botha et al. 2023: 871); eine andere Befragung in den USA hat derweil ebenfalls ergeben, dass autistische Personen identity-first Sprache bevorzugen, deren Freund*innen, Angehörige und Fachpersonal jedoch person-first Sprache (Taboas et al. 2023). Eine andere Untersuchung hat allerdings ergeben, dass es keine einheitliche Präferenz für identity- oder person-first Sprache gibt (Schuck et al. 2025). Das Hauptargument für identity-first Sprache, Autismus sei identitätsstiftend und damit untrennbar von der Person (was jedoch durch person-first Sprache suggeriert werde) wurde schon in den 1990er Jahren von Jim Sinclair, einer US-amerikanischen autistischen Person gemacht (Sinclair 1999). Im Gegensatz dazu wird argumentiert, dass die Begriffspräferenz auch vom Unterstützungsbedarf einer autistischen Person abhängt: Für diejenigen mit hohem Unterstützungsbedarf und Behinderungsgrad kann die Betonung der Person (und daher person-first Sprache) wichtiger sein als für andere (Vivanti 2020). Im deutschsprachigen Raum gibt es Vereine, die sich explizit für identity-first Sprache einsetzen (White Unicorn e.V. o. J.) oder den Standpunkt vertreten, diese Entscheidung der Einzelperson zu überlassen (im spektrum o. J.). Gegen identity-first Sprache habe ich – anders als gegen person-first Formulierungen – keine Argumente finden können. Auch ich nutze für mich identity-first Sprache. Für mich als autistische Person ist ein einheitlicher Sprachgebrauch für diese Arbeit sehr hilfreich, da mir klare Vorgaben und Einheitlichkeit guttun.

Daher habe ich mich für identity-first Sprache und gegen die Begriffe „Störung“, „Asperger(-Syndrom)“, „hochfunktional“ und „special interest“ entschieden und werde stattdessen Begriffe wie „autistische Person“ nutzen und versuchen, die jeweiligen Unterstützungsbedarfe so gut wie möglich zu beschreiben sowie von „focused interests“ schreiben¹¹. Ausnahmen werden selbstverständlich bei Selbstbeschreibungen und Zitationen gemacht.

¹¹ Im privaten Sprachgebrauch nutze ich allerdings den Begriff „Special Interest“, da sowohl ich als auch mein Umfeld diesen nicht als ableistisch empfinden. Ich habe mich trotzdem dafür entschieden, ihn in dieser Arbeit nicht zu benutzen, da es für mich im schriftlichen Gebrauch keinen allzu großen Aufwand bedeutet und dies damit die möglichen ableistischen Implikationen (Bottema-Beutel et al. 2021) überwiegt.

2.3.2 ADHS & AuDHD

Viele autistische Personen (und auch manche derer, die ich interviewt habe) haben auch die Diagnose Aufmerksamkeitsdefizit-/ Hyperaktivitätsstörung (ADHS). Diskussionen um sensible Sprache diesbezüglich und daraus entstehende Studien bzw. Guidelines gibt es selbst im englischsprachigen Raum wenig (French et al. 2025). Es wird dort jedoch, ähnlich wie bei Autismus, Kritik an einer medizinisch-pathologisierenden, defizitorientierten Sprache geübt – und damit auch an den Begriffen „Störung“ und „Defizit“ (French et al. 2025; Taylor 2025). Da diese Wörter jedoch im Namen der Diagnose enthalten sind und, anders als bei „Autismus-Spektrum-Störung“ das Weglassen, Verkürzen oder Adjektivieren nicht sinnvoll bzw. möglich ist, wird die (Selbst-)Bezeichnung ADHS (bzw. im englischen ADHD) weiterhin verwendet. Anders als bei Autismus wird jedoch person-first Sprache empfohlen bzw. bevorzugt, da ADHS im Gegensatz dazu nicht die gesamte, sondern nur Teile der Wahrnehmung beeinflusst (Brown/Quinn o. J.; Cooper et al. 2026), weswegen ich diese nutzen werde.

Der Begriff „AuDHD“ wird im deutschen wie im englischen als (Selbst-)Bezeichnung benutzt, um autistische Menschen mit ADHS zu beschreiben (Bercovici 2026; Zierhut 2026).

2.3.3 FLINTA* & GESCHLECHTER

Die Abkürzung FLINTA* steht für Akronym für Frauen, Lesben, inter*, nicht-binäre, trans* und agender¹² Menschen. Der Stern am Ende symbolisiert, dass auch weitere Personen, die aufgrund ihrer Geschlechtsidentität oder Sexualität Diskriminierung bzw. Marginalisierung, mitgemeint sind (Bündnis Gemeinsam gegen Sexismus 2024).

Kritisiert wird an dem Begriff unter anderem, dass bei dessen Nutzung häufig doch nur weiblich (genug) gelesene Personen gemeint sind, er als Ersatz für das generische Femininum genutzt wird oder Menschen dazu zwingt, sich zu outen (Bouché/Höffner 2026; Bündnis Gemeinsam gegen Sexismus 2024; P. 2025). Trotzdem habe ich mich

¹² Den Empfehlungen der Vereine TransInterQueer und Bundesverband Trans* folgend schreibe ich „inter*“ und „trans*“ klein, um zu verdeutlichen, dass inter* und trans* sein lediglich eine von vielen anderen Eigenschaften einer Person sind; und mit Asterisk, um auf die Vielfalt an Geschlechtsidentitäten und Lebensrealitäten hinzuweisen (Bundesverband Trans* e.V. 2024; Ghattas et al. 2015).

dazu entschlossen, ihn zu verwenden, da er als Sammelbegriff Marginalisierungs- und Diskriminierungserfahrungen aufgrund von Geschlechtsidentität innerhalb patriarchaler Strukturen passend beschreibt und damit eine hilfreiche Analysekategorie darstellt (für eine ähnliche Argumentation siehe Börk-Hüffer et al. (2026)). Das Nutzen dieser Abkürzung unterstreicht auch mein Verständnis von Geschlecht(sidentitäten) als nicht binär, vielfältig und fluide.

Genderinklusive Sprache kann zu beitragen, Stereotype und Diskriminierung zu minimieren (siehe z.B. Sczesny et al. 2016); es gibt aber verschiedene Möglichkeiten, diese umzusetzen. Ich habe mich dafür entschieden, primär geschlechtsneutrale Ausdrücke (z.B. durch den Begriff „Person“ oder in Form eines Partizips, wie beim Begriff „Forschende“) zu verwenden, da diese in der Regel am besten für die Nutzung elektronischer Screenreader, wie sie von Menschen mit Sehbeeinträchtigung benutzt werden, sind (En et al. 2023). Wo dies nicht möglich ist, verwende ich einen Asterisk („Gender-Stern“), da dieser für Menschen mit Lernschwierigkeiten oder die, die Deutsch als Fremdsprache lernen, gut zu verstehen ist (Ebner 2023). Ich hoffe, dass diese Arbeit dadurch ein wenig zugänglicher für mehr Personen wird, bin mir aber auch bewusst, dass das verwendete akademische Vokabular und verschachtelte, lange Sätze, die ich gerne verwende, dem entgegenstehen.

Bei der Wiedergabe von Zitaten sowie Forschungsergebnissen halte ich mich – wie auch bei Begriffen bezüglich Autismus – an die originalen Begriffe, um den Inhalt nicht zu verfälschen.

2.4 ZITATIONSPRAXIS

Wie häufig (und wo) Forschende zitiert werden, hat durch die Aufnahme in entsprechende Zitationsindexe Einfluss auf deren Karriere, da diese wiederum beispielsweise als Maßstab für Produktivität und Einfluss in einem neoliberal strukturierten Wissenschaftsbetrieb genutzt werden: Weniger Zitationen bedeuten in der Regel Nachteile (Ray et al. 2024; Wright et al. 2022).

(Mehrfach) Marginalisierte Personen werden in der Regel weniger häufig zitiert als andere. Im Fokus der Forschung stehen dabei vor allem die Dimensionen race¹³ und Geschlecht. Frauen¹⁴ werden z.B. in der Politikwissenschaft weniger häufig zitiert als Männer (Hill 2024); Wissenschaftliche Erkenntnisse, Ideen, Erfindungen oder dergleichen, werden häufig Männern zugeschrieben, obwohl sie von einer Frau stammen – der sogenannte Matilda Effekt (Rossiter 1993). Entlang intersektionaler Linien verstärkt sich dieses Phänomen: Argumente, Konzepte, Theorien usw., die von Women of Color stammen, wurden und werden von anderen, weniger marginalisierten Personen, als eigene ausgegeben oder ignoriert (Nash 2020; Smith et al. 2021; Williams 2022; Wright et al. 2022). Durch diese Ignoranz bestimmter Subjektpositionen geht auch der Ausschluss von Wissen einher (Williams 2022).

Es stellt sich allerdings die Frage, inwiefern diese Arbeit als Masterarbeit einen ähnlichen Einfluss haben kann, da sie nicht in einem wissenschaftlichen Journal veröffentlicht wird und dementsprechend auch nicht in die relevanten Zitationsindexe eingeht, eine entsprechende Reichweite hat oder rezipiert wird. Da eine der Grundlagen dieser Arbeit jedoch Reflexivität ist, gehört für mich eine Reflexion der Zitationspraxis dazu; und da außerdem Reflexivität grundsätzlich ein Gütekriterium qualitativer Forschung ist (siehe Abschnitt 2.1), hoffe ich natürlich auch, dass ich dadurch als „bessere“ Wissenschaftlerin angesehen werde. Da ich außerdem plane, diese Arbeit auf der Plattform für Abschlussarbeiten der Universität Wien (u:theses) im Volltext zu veröffentlichen, wird sie durchaus in der Öffentlichkeit stehen und es besteht zumindest die (wenn auch sehr geringe) Chance, dass andere sie lesen und sie damit einen Einfluss auf weitere Wissensproduktion(en) hat. Daher habe ich mich dazu entschlossen, meine Zitationspraxis zu reflektieren und diesbezüglich bewusste Entscheidungen zu treffen.

2.4.1 WEN UND WIE (NICHT) ZITIEREN?

¹³ Ich nutze den englischen Begriff race, denn: „Das Konzept der „Rasse“ ist das Ergebnis einer Bewertung mit der klaren Intention der Abwertung einer Gruppe von Menschen gegenüber allen anderen. [...] Anders sieht es aus mit dem englischen Begriff „race“, der verwendet werden kann, da keine vermeintlich biologische Rasse gemeint ist, sondern Bezug genommen wird auf die soziale Konstruiertheit der Kategorie.“ (El-Maawi et al. 2024).

¹⁴ In der Quelle, auf die ich mich beziehe (Hill 2024), wurde Geschlecht binär kategorisiert, weswegen ich dies an dieser Stelle auch reproduziere, um möglichst akkurat zu sein. Auch im restlichen Absatz verwende ich die Begriffe aus den originalen Quellen.

Immer häufiger wird gefordert, sich dem oben angerissenen Ausschluss von bestimmten Subjektpositionen sowie Wissen und den bestehenden, althergebrachten Zitationspraxen bewusst zu widersetzen (Chetan 2024; Smith et al. 2021; Tichter 2025; Wright et al. 2022) – beispielsweise, indem, das Wissen marginalisierter Personen bewusst inkludiert wird:

„[...] to cite those who are indigenous; racialised; ethnicised; located in the periphery and semi-periphery of global, regional and national geopolitics; women; trans and non-binary; queer; subordinated in terms of class or caste; early-career; precariously employed; speakers of languages other than English; disabled; or producing knowledge outside universities (e.g. community elders, amateur researchers, activists, artists)“ (Pereira 2025: 118)

Andere Forschende argumentieren außerdem für das Inkludieren eines „Citation Diversity Statements“, das vor dem Literaturverzeichnis eingefügt wird und unter anderem dessen Geschlechterverteilung prozentual auflistet (Ray et al. 2024); oder gegen den Nutzen von Zitationsstilen wie APA, da in diesem der Vorname abgekürzt und das Geschlecht somit verschleiert wird (Chetan 2024); oder zitieren bewusst keine weißen Männer (Ahmed 2017) bzw. versuchen dies (Wright et al. 2022). Ein Problem bei all diesen Vorgehensweisen ist allerdings, dass diese Praktiken in der Regel auf Geschlechtszuschreibungen auf Basis des Vornamens angewiesen sind und somit binäre Geschlechtszuschreibungen reproduziert werden (Chetan 2024; Ray et al. 2024; Wright et al. 2022) – und aus meiner Sicht auch die Fluidität von Geschlechtsidentität(en) außer Acht gelassen wird – sowie, dass viele wissenschaftliche Erkenntnisse eben aktuell (noch?) Männern zugeschrieben werden: „Our excitement at citing only women dissipated when we realized the magnitude of the citation legacy that credited White men as founding theorists and leading scholars.“ (Wright et al. 2022: 131) Daher kann es schwierig sein, Männer überhaupt nicht zu zitieren.

Außerdem stellt sich die Frage, welche anderen Marginalisierungsdimensionen in diesem Kontext beachtet werden sollten, inwiefern diese einander verstärken, wie/ob sie erkennbar sind und in welchem Kontext sie welche Auswirkungen haben (Pereira 2025; Ray et al. 2024) – und ob nicht der Fokus auf Zitationspraxen den Fokus zu sehr auf eine „korrekte“ Außenwirkung legt, anstatt sich ernsthaft inhaltlich mit dem Wissen auseinanderzusetzen (Liu 2021; Nash 2020; Pereira 2025):

„Indeed, calls for corrective citation generally focus on what becomes (in)visible in and through citation and have an interest in what citation lists look like (as well as how we look when we cite certain names). They often conceptualise power relations through what is easier to *observe*, such as the relatively *obvious* marginalities read off bodies, names, pronouns, locations. They often presume that we can *see* the different layers of multidimensional positionalities, that relations of power are *clear*, that we must *oversee* others’ citation practices and that we can *foresee* how power will play out and what effects corrective citation will have in the world. Yet, as myself and others have argued, there are always things we *overlook*, that we do not yet *see* or will never fully *see* [...]“ (Pereira 2025: 1195; emphases in original)

Außerdem besteht die Gefahr, dass eine reflektierte Zitationspraxis eben nicht die Wirkung hat, die es behauptet zu haben und damit, Sara Ahmeds (2006) Argument folgend, „nonperformative“ (Ahmed 2006: 104) ist – also die bloße Zitation marginalisierten Wissens als Ersatz für die tatsächliche Auseinandersetzung damit und als Symbol für die Fortschrittlichkeit eines Feldes genutzt wird:

“The citation of the work by subjects whose voice and intellectual labour have been erased and appropriated is an important technique for making them visible and recognised. And yet, it could also be the case that the citation of the other/ed work functions as a non-performative apology that signals the overcoming of the limits of the field without actually critically engaging with the other/ed work in a way that would radically reconfigure the relations of power in the process of research and knowledge production.” (Liu 2021: 218–219)

Außerdem wird in Frage gestellt, ob nicht die explizit positive Wertung bestimmter (reflektierter) Zitationspraktiken und Wissensformen westlich-eurozentrische Normen von „guter“ Wissenschaft reproduziert (Liu 2021; Pereira 2025), ähnlich wie schon Gani und Khan (2024) bezüglich des Positionality Statements argumentiert haben (siehe Abschnitt 2.2.1).

Spezifischer im Kontext von Autismusforschung wird außerdem gefordert, Forschung(sprojekte) von autistischen Forschenden einzubeziehen, da diese die Erfahrungen von autistischen Menschen besser nachvollziehen können als nicht-autistische Menschen (Dwyer et al. 2021), und unter anderem dadurch die Qualität solcher Forschung (Pellicano et al. 2022), aber auch von Forschung allgemein (Grant/Kara 2021) höher sein und einen Beitrag dazu leisten kann „to reclaim the power

of science“ (Raymaker 2019: 160) für und gleichzeitig durch autistische Menschen (Raymaker 2019). Debattiert wird allerdings in diesem Kontext darüber, ob inhaltlich wie methodisch wertvolle Forschungsbeiträge abgetan werden sollten, falls diese im Kontext von Autismus Begriffe verwenden, die veraltet und potentiell verletzend sein können (Dwyer et al. 2021).

2.4.2 IN DIESER ARBEIT

Aufgrund der oben dargestellten komplexen Lage habe ich mich dafür entschieden, wie folgt vorzugehen:

- Ich habe einen Zitationsstil für diese Arbeit gewählt, in dem die Vornamen der Autor*innen im Quellenverzeichnis nicht abgekürzt, sondern ausgeschrieben werden. Damit ist in meiner Wahrnehmung zumindest ein erster Schritt in Richtung Repräsentation verschiedener Geschlechtsidentitäten getan, da ich selbst – ähnlich wie von Chetan (2024) beschrieben – dazu tendiere, den abgekürzten Vornamen ein männliches Geschlecht zuzuschreiben. Ich bin mir aber bewusst, dass dieses Vorgehen gleichzeitig auch bestehende (binäre) Geschlechtszuschreibungen reproduziert.
- Ich habe versucht, autistische und nicht-autistische Personen, mit verschiedenen Geschlechtsidentitäten (und auch eine außerhalb des cis-binären Systems), mit verschiedenen Nationalitäten, verschiedenen race, Publikationen inner- und außerhalb von Academia sowie deutsch- als auch englischsprachige Quellen zu zitieren – denn gerade, weil nicht all diese (und weitere) Merkmale für mich korrekt erkennbar sind, hoffe ich, dadurch eine möglichst diverse Autor*innenschaft und damit auch Subjektpositionen und Wissen (Williams 2022) abzubilden. Ich hoffe, dadurch den oben dargelegten Argumenten der Kontextabhängigkeit und (Un-)Sichtbarkeit von Marginalisierung und Privilegien sowie der daraus von Pereira (2025) abgeleiteten Forderung nach einer fallspezifische Zitationspraxis gerecht zu werden; letzteres, indem ich besonders darauf geachtet habe, die Arbeit von autistischen Personen und FLINTA* zu zitieren, da deren Lebensrealitäten und Subjektpositionen sich mit denen meiner Interviewpartner*innen überschneiden und gleichzeitig die

Forderung nach dem Einbinden autistischer Forschende (Milton 2014; Waldock/Keates 2022) in Autismusforschung erfüllen.

- Ich habe nach bestem Wissen versucht, Ideen, Konzepte und Theorien den korrekten Autor*innen zuzuordnen und damit Falschzuschreibungen zu vermeiden¹⁵.
- Ich habe mich gegen das Einbinden eines Citation Diversity Statements entschieden – eben wegen der Kontextabhängigkeit von (intersektionalen) Eigenschaften und um übergreifige und potenziell falsche Fremdzuschreibungen (zum Beispiel beim Geschlecht) durch mich zu vermeiden.
- Ich habe mich dafür entschieden, Forschungsbeiträge und auch aus solchen Fachzeitschriften zu zitieren, die nicht meinem Verständnis von respektvollem Sprachgebrauch folgen (siehe Abschnitt 2.3.1) und z.B. Begriffe wie „Asperger“ oder „Störung“ verwenden, wenn diese einen hilfreichen inhaltlichen Beitrag zu dieser Arbeit darstellen.
- Ich habe versucht, die für diese Arbeit zentrale Autor*innen zu recherchieren und sicherzustellen, dass ihre Positionen inner- wie außerhalb der für diese Arbeit relevanten Werke nicht in einem moralischen Widerspruch stehen und entsprechende Personen – sollte dies der Fall sein – nicht zitiert¹⁶.

Mir ist bewusst, dass ich dieses Vorgehen keine ideale Lösung ist, da ich mich dadurch eurozentrischen Normen über „gute“ Wissenschaft anschließe, diese reproduziere und der Gefahr der Non-Performativität unterliege; da es aber nach meinem Recherche- und Wissensstand keine ideale Antwort auf die Frage nach der „richtigen“ Zitationspraxis gibt (und auch offen ist, ob diese Frage überhaupt gestellt werden sollte), habe ich mich nach langer Überlegung für das oben dargelegte Vorgehen entschieden, da ich es, besonders für eine Masterarbeit, für das sinnvollste halte.

¹⁵ Das Konzept von „Neurodiversität“ wurde beispielsweise kollektiv entwickelt, wird aber fälschlicherweise häufig einer Einzelperson zugeschrieben – für eine Erklärung dessen siehe Botha et al. (2024).

¹⁶ Ich habe mich beispielsweise gegen die Verwendung einer bestimmten, für diese Arbeit passenden Demokratietheorie entschieden, da dessen Autorin sich für Eugenik ausgesprochen hat und ich dies besonders in einer Arbeit zu Autismus unpassend finde.

3 FORSCHUNGSSTAND & KONTEXT

In diesem Kapitel werde ich den aktuellen Forschungs- und Informationsstand zu den Themen Autismus sowie Öffentlicher Personennahverkehr (besonders in Wien) darstellen und im Rahmen dessen auch auf autistische FLINTA* sowie die spezifischen Erfahrungen von FLINTA* im öffentlichen Raum und spezifischer dem ÖPNV eingehen. Daraus leite ich dann im letzten Teil dieses Kapitels die Forschungslücke ab und stelle die Forschungsfrage vor.

3.1 AUTISMUS

Dieser Abschnitt beschreibt zunächst die Kennzeichen von Autismus. Dabei möchte ich darauf hinweisen, dass ich mich an dieser Stelle auf klinische Merkmale von Autismus fokussiere, die Kriterien einer klinischen Diagnose allerdings (auch) inhärent darauf abzielen Defizite herauszuarbeiten. Da ein solcher Fokus allerdings das Erleben von vielen autistischen Menschen nicht notwendigerweise holistisch abbildet, kontrastiere ich diese klinischen Kennzeichen mit autistischen Stärken, sowie der Freude im autistischen Erleben. Anschließend gehe ich auf den Forschungsstand bezüglich der Autismusforschung ein und fokussiere mich im letzten Teil spezifisch auf autistische FLINTA*.

3.1.1 KENNZEICHEN

Weltweit sind, je nach Studie, zwischen 0,72% (Talantseva et al. 2023) und 1% (Zeidan et al. 2022) der Menschen autistisch. Diese Zahlen sind in den letzten Jahren gestiegen; allerdings könnte dies auch mit in der jeweiligen Studie verwendeten Datenerhebungsmethode zu tun haben (Santomauro et al. 2025) oder an der Veränderung der Diagnosekriterien liegen (Hirota/King 2023) und keinen tatsächlichen Anstieg der Zahl autistischer Menschen bedeuten. (Mehrfach) Marginalisierte Personen – z.B. aufgrund von race oder Geschlecht – werden dabei aufgrund ihrer Marginalisierung(en) weniger häufig bzw. später diagnostiziert und sind daher auch in der wissenschaftlichen Literatur über Autismus unterrepräsentiert (Diemer et al. 2022; Goldblum et al. 2024; Kostet 2026a; McQuaid et al. 2024).

Übergreifend ist die klinische Diagnose „Autismus“ gekennzeichnet¹⁷ durch: „Abweichungen in den wechselseitigen sozialen Interaktionen und Kommunikationsmustern und durch ein eingeschränktes, stereotypes, sich wiederholendes Repertoire von Interessen und Aktivitäten“ (Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit (BMG) unter Beteiligung der Arbeitsgruppe ICD des Kuratoriums für Fragen der Klassifikation im Gesundheitswesen (KKG) 2025, F84).

Die¹⁸ Sprechentwicklung kann bei autistischen Personen verzögert ablaufen oder auch ganz aussetzen – das heißt aber nicht automatisch, dass allgemeine Lernschwierigkeiten vorliegen oder keine Schriftsprache verwendet werden kann. Jedoch haben manche autistische Personen Lernschwierigkeiten, sodass ihnen eine „Intelligenzminderung“¹⁹ diagnostiziert wird. Ausgehend von Sprechfähigkeit, messbarer Intelligenz und Zeitpunkt des Auftretens autistischer Merkmale werden verschiedene Unterformen des Autismus diagnostiziert.

Typischerweise haben autistische Menschen Schwierigkeiten die nonverbale Kommunikation Anderer (besonders neurotypischer Personen) akkurat zu interpretieren, sowie ihre eigene Mimik zu kontrollieren und Blickkontakt zu halten. Darüber hinaus neigen autistische Menschen dazu, Formulierungen sehr wörtlich zu nehmen und indirekte Aufforderungen kaum bzw. nicht zu verstehen. Außerdem kann es zu Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Tonhöhe, Intonation und Lautstärke kommen. Stereotyp und repetitiv kann also sowohl die Sprache, aber auch das Verhalten sein, beispielsweise, indem wiederholt die gleiche Bewegung ausgeführt wird. Dieses „Stimming“ (bspw. rhythmisches Wippen mit dem Fuß) kann dabei helfen, mit intensiven Gefühlen umzugehen und damit beruhigend wirken.

Auch das Auftreten von fokussierten Interessen ist ein autistisches Merkmal. Das bedeutet, dass sich sehr viel mit einem Themenbereich beschäftigt wird, um alles darüber zu lernen und sich dieses Wissen auch abrufbar zu halten. Außerdem kann die „Theory of Mind“, welche die Fähigkeit zum Perspektivwechsel beeinflusst,

¹⁷ Da eine vollständige und detaillierte Darstellung autistischer Eigenschaften das Ausmaß dieser Arbeit übersteigen würde, konzentriere ich mich im Folgenden auf die Hauptmerkmale und solche, die für dieses Forschungsprojekt besonders relevant sind.

¹⁸ Für diesen wie die folgenden drei Absätze gilt die Quelle Habermann/Kißler (2022).

¹⁹ Ich schreibe diesen Begriff in Anführungszeichen, weil das Messen von Intelligenz in seiner Aussagekraft umstritten ist und Menschen auf eine Zahl reduziert.

eingeschränkt sein und es besteht eine hohe Detailorientiertheit. Darüber hinaus ist es für autistische Personen schwieriger, Reize wie Geräusche oder Licht zu filtern. Das heißt, dass beispielsweise alle Geräusche gleich laut wahrgenommen werden, was zu einer Reizüberflutung („Overload“) führen kann. Wenn auf diesen eine entsprechende Regulierung nicht stattfindet bzw. stattfinden kann, kann dies in der Folge zu einem Meltdown bzw. einem Shutdown führen. Die folgende Tabelle zeigt die Unterschiede und Abstufungen zwischen Overload, Meltdown und Shutdown auf:

	Kennzeichnende Verhaltensweisen	Unterstützende Maßnahmen von Bezugspersonen	Zu vermeidende Verhaltensweisen von Bezugspersonen
Overload	Stereotypes Händereiben, Vor- und Zurückwippen, Augenzucken, Schnalzen, in den eigenen Oberschenkel kneifen, Augen reiben	s. o in den Rückzugsort begleiten, kein Anbieten mehr, sondern mit einem zuvor abgesprochenen Hinweis auffordern	Sprachliche Reize, Berührungen, in der Situation bleiben
Meltdown	Ohren zu halten, lautes Summen, phasenweise hohes Schreien, Um-Sich-Schlagen	Kopfhörer hinlegen, Rückzugsort ohne zeitliche Begrenzung ermöglichen, Pokémonkarten und Spiel anbieten	Sprachliche Reize, Berührungen, zeitlichen Druck bezüglich einer Regeneration aufbauen
Shutdown	Zeitweise Verlust der Sprachfähigkeit, Embryonalstellung, stereotypes Summen	Geduldig sein, Rückzugsort ohne zeitliche Begrenzung ermöglichen, Pokémonkarten und Spiel anbieten	s. o

* Auswahl Pokémonkarte ist exemplarisch zu verstehen: Hier stehen diese für das Spezialinteresse

Tabelle 1: Overload, Meltdown und Shutdown (Habermann/Kißler 2022: 70)

Sogenannte „Accommodations“ sind Hilfestellungen, die von autistischen Personen oder Außenstehenden – Einzelpersonen wie Institutionen – für autistische Personen vorgenommen werden können, um deren Bedürfnisse zu erfüllen. Zum Beispiel können durch das Dimmen von Licht Reizüberflutungen bei lichtempfindlichen (autistischen) Personen vermieden oder minimiert werden (Embrace Autism o. J.). Darüber hinaus ist für die meisten autistische Personen Ungewissheit nur schwer auszuhalten (Macchia et al. 2025) und Vorhersehbarkeit wichtig (Goris et al. 2020). Indem Pläne und Abläufe

detailliert ausgearbeitet sowie kommuniziert werden, kann diesem Bedürfnis nachgekommen werden.

Autistische Personen haben häufig weitere Diagnosen, zum Beispiel Angststörungen und (Dell’Osso et al. 2025) ADHS (Hossain et al. 2020). Die Gründe für das gleichzeitige Auftreten können – bei ADHS – genetisch sein (Mattheisen et al. 2022), aber auch damit zu tun haben, dass autistische Personen sich in sozialen Situationen unverstanden fühlen, sich Änderungen in ihren Routinen stellen müssen oder Reizüberflutungen ausgesetzt sind, sie also eine (Um)Welt navigieren müssen, die vor allem auf die Bedürfniserfüllung neurotypischer Menschen ausgelegt ist, nicht jedoch auf jene von neurodivergenten Personen:

„Difficult social situations and sensory environments can increase stress and increase anxiety for autistic people. Another significant cause of anxiety is a sense of being misunderstood and/or not accepted by non-autistic people. To ‘fit in’ and not be seen as different, autistic people might mask or camouflage. This can increase anxiety and have a negative effect on their mental health.“ (National Autistic Society 2021)

In einer Feedbackschleife wurde mir zurückgemeldet, dass dieser Abschnitt über autistische Eigenschaften und Kennzeichen insgesamt eher defizitorientiert, fast schon pathologisierend, sei. Beim erneuten Lesen habe ich festgestellt, dass ich mit dieser Einschätzung übereinstimme: Ich habe in früheren Versionen dieses Abschnittes Autismus – direkt wie indirekt – als Abweichung von und Anderssein im Vergleich zu einer vermeintlichen Norm, in dem ich zum Beispiel häufig Begriffe wie „anders“ oder „Schwierigkeiten“ benutzt habe. Das steht im direkten Gegensatz zu meinem erklärten Ziel, Autismus nicht als per se negativ oder defizitär, sondern als eine gewöhnliche Varianz darzustellen). Ich habe mehrfach versucht, diesen Abschnitt umzuschreiben, war aber in weiten Teilen nicht sehr erfolgreich, da das Ergebnis sehr viel unverständlicher war. Daher habe ich mich dazu entschieden, im Folgenden auch positive autistische Eigenschaften und Stärken zu beschreiben.

Wie oben erwähnt, ist dieser Abschnitt stark fokussiert auf klinische Charakteristika von Autismus und damit auch primär defizitfokussiert. Da ich selbst – und auch viele Menschen in meinem autistischen Umfeld – meinen Autismus nicht (nur) durch diese Linse sehe, werde ich im Folgenden auch auf das positive Erleben von autistischen

Personen eingehen. So zeigen Forschungsergebnisse eine Reihe autistischer Stärken auf. Lampinen et al. (2026) haben autistische Personen zu ihren Stärken befragt und die Ergebnisse in dreizehn Kategorien unterteilt, von denen am häufigsten Stärken aus den Bereichen „Cognitive/Executive Functioning“ und „Character Strengths“ (Lampinen et al. 2026: 42) genannt wurden. Dazu wiederum gehören das schnelle Erkennen von Mustern, Stärken im logischen Denken, eine hohe Konzentrationsfähigkeit und Detailorientiertheit sowie Unabhängigkeit im Denken und Arbeiten. Außerdem können autistische Personen sich schnell und intensiv in (neue) Themen einarbeiten, was sie zu effizienten Forschenden machen kann (Grant/Kara 2021).

Elliot Wassell (2026) fokussiert sich beispielsweise auch auf Erfahrungen von autistischer Freude und zeigt, dass viele autistische Personen häufig Freude empfinden und dieses Erleben auch durchaus auf ihre autistischen Merkmale und Präferenzen zurückführen (bspw. in der Fähigkeit sich kompromisslos auf ein fokussiertes Interesse zu konzentrieren). Ein Fokus auf autistische Freude kann somit dem vorherrschenden Verständnis von Autismus als eine „Katastrophe“ produktiv entgegenwirken.

3.1.2 FORSCHUNG ZU AUTISMUSFORSCHUNG

In diesem Abschnitt stelle ich den aktuellen Stand der Autismusforschung vor – i.e., wie wird aktuell zu Autismus geforscht und wie sollte geforscht werden? Dabei gehe ich auf Inhalte (Themen) sowie die Methode (inkl. Teilnehmende und Forschende) ein²⁰.

Oben habe ich bereits dargelegt, dass gefordert wird, autistische Forschende in die Autismusforschung mit einzubeziehen (siehe Abschnitt 2.2.3), da dies die Forschungsqualität erhöhen kann. Außerdem können diese die Lebensrealität und Bedürfnisse der autistischen Forschungsteilnehmenden besser nachvollziehen als nicht-autistische Forschende (Jones 2021) und haben damit die Möglichkeit, gelebtes Wissen mit akademischen Wissen zu kombinieren, Missverständnisse über Autismus aufzuklären und vernachlässigte, aber wichtige Themen (wie beispielsweise die Lebensqualität) in den Vordergrund zu rücken (Dwyer et al. 2021). Auf der anderen Seite wird ebenfalls gefordert, autistische Personen als Teilnehmende bzw. Co-

²⁰ Dieser Abschnitt greift dabei in Teilen auf den Theorieteil vor (siehe), da ich mich bereits hier auf Forschungsergebnisse aus den Critical Autism Studies und den Critical Disability Studies beziehe.

Forschende in Autismusforschung mit einzubeziehen (Bertilsdotter Rosqvist et al. 2019; Dwyer et al. 2021; Garfield/Yudell 2019; Grove et al. 2025; Roche et al. 2021), da dies die Forschungsqualität erhöhen kann (Bertilsdotter Rosqvist et al. 2019). Dies gilt besonders für Erwachsene, da der Fokus in der Autismusforschung häufig auf der Realität von Kindern liegt (Pellicano et al. 2014). Durch den Einbezug autistischer Personen in Autismusforschung könne letztendlich die Lebensqualität von autistischen Personen verbessert werden:

„Autistic people in the research landscape can challenge our perceptions of Autistic people and how Autistic people are defined, and bring original research ideas which have the potential to positively impact the quality of life of Autistic people“ (Waldock/Keates 2022: 293).

Darüber hinaus hat eine Umfrage ergeben, dass die meisten autistischen Personen am ehesten an Forschung in Form eines persönlichen Interviews, einer Online-Umfrage oder einer Fokusgruppe teilnehmen würden (Haas et al. 2016).

Um Autismusforschung relevant für autistische Personen zu machen, wird gefordert, eben diese Personen zu fragen und dementsprechende Forschungsschwerpunkte zu setzen (Poulsen et al. 2022). Die aktuell in der Autismusforschung überwiegende pathologisierende, medizinische, defizit-orientierte Sicht, die zusätzlich noch eher randständige Themen bearbeitet, wird dagegen kritisiert (Rebecchi 2025). Autistische Personen wünschen sich alltagsrelevante Forschung (Pellicano et al. 2014), die das Potential hat, die Lebensqualität von ihnen zu erhöhen (Roche et al. 2021), sich mit dem subjektiven Erleben autistischer Personen beschäftigt und die Lebensqualität verbessert (Wolpe et al. 2025) sowie zu den Fragen:

„What kinds of services and supports are needed to maximize quality of life for people on the Autism Spectrum? How can we meet the needs of people with ASD as they progress into and through adulthood? How do we continue to build, expand, and enhance the infrastructure system to meet the needs of the ASD community?“ (Putnam et al. 2023: 4)

Nach Geschlecht aufgeschlüsselt zeigt sich, dass für Frauen und nicht-binäre autistische Personen die Fragen nach Services und Infrastruktur besonders wichtig sind (Putnam et al. 2023). Eine andere Umfrage hat ergeben, dass sich autistische Frauen, Mädchen und gender-diverse Personen wünschen, dass Forschung zum Verständnis ihrer

Lebensrealität beiträgt (Grove et al. 2025). Auch die Effekte des Maskierens auf autistischen Frauen wurden als wichtiges Forschungsthema genannt (Cage et al. 2024). Nicht-binäre autistische Personen empfinden Autismusforschung häufiger als schädlich und fühlen sich weniger gut in diese eingebunden als Frauen und Männer (Wolpe et al. 2025). Statt auf die genannten Themen werde sich aber beispielsweise auf die (biologischen) Ursachen von Autismus und Diagnosemöglichkeiten fokussiert (Cage et al. 2024; Pellicano et al. 2014). Darüber hinaus wird ein „male bias“ in der Autismusforschung kritisiert, der dazu geführt habe, dass andere Perspektiven als die cis-männliche sowie intersektionale vernachlässigt wurden (Waldock/Keates 2022).

3.1.3 AUTISTISCHE FLINTA*

Es erhalten mehr Männer²¹ als Frauen die Diagnose Autismus im Verhältnis 3:1 (Loomes et al. 2017), Tendenz steigend (Fyfe et al. 2026). Grundsätzlich werden Mädchen und Frauen nicht nur weniger häufig (Hull et al. 2020), sondern auch zu einem späteren Zeitpunkt in ihrem Leben (Burns et al. 2026; Leedham et al. 2020) diagnostiziert als Jungen und Männer.

Eine differenziertere Analyse nach Geschlecht hat ergeben, dass Personen, die bei der Geburt das Geschlecht „weiblich“ zugeordnet bekommen haben, Personen weiblichen Geschlechts und gender-diverse Personen später diagnostiziert werden als cis Personen, Personen männlichen Geschlechts und Personen, die bei der Geburt das Geschlecht „männlich“ zugeordnet bekommen haben (McQuaid et al. 2024). Der Anteil von autistischen Personen ist bei gender-diversen Personen höher im Vergleich zu cis Personen (Warrier et al. 2020) und der Anteil von gender-diversen Personen höher in der autistischen Population als in der neurotypischen (Bonazzi et al. 2025) – ein möglicher Grund dafür ist, dass autistische Personen sich grundsätzlich häufiger außerhalb sozialer Normen bewegen und daher auch das cis-binäre Geschlechtersystem hinterfragen (Bonazzi et al. 2025; Warrier et al. 2020).

Die Gründe für eine späte Diagnose sind unter anderem das Kaschieren autistischer Eigenschaften – das sogenannte „maskieren“ – (Cruz et al. 2025; Hull et al. 2020; Lai et

²¹ In dieser und weiteren Quellen in diesem Abschnitt wurde Geschlecht binär kategorisiert. Ich reproduziere dies, um die Forschungsergebnisse möglichst akkurat wiederzugeben.

al. 2017; Lockwood Estrin et al. 2021; Milner et al. 2024), wodurch die Vermutung, dass eine Person autistisch sein könnte, nicht oder erst spät(er) aufkommt (Ratto et al. 2018), sowie ein männlicher Bias in der Medizin, der sich auf die autistischen Merkmale bei Jungen und Männern fokussiert und damit außer Acht gelassen hat, dass Mädchen und Frauen andere autistische Eigenschaften haben (können) (Cruz et al. 2025). Auch die geschlechtsspezifische Sozialisierung spielt eine entscheidende Rolle, da dadurch Jungen dazu neigen, Probleme zu externalisieren (und nicht zu maskieren), sodass es wahrscheinlicher ist, dass deren Verhaltensauffälligkeiten untersucht werden (Habermann/Kißler 2022). Dadurch nehmen weniger autistische Frauen an Autismusforschung teil, da sie die „klassischen“ Kennzeichen von Autismus nicht erfüllen und daher von den Forschenden ausgeschlossen werden (D’Mello et al. 2022).

3.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Dieser Abschnitt beschreibt zunächst allgemein das Verständnis und die zentrale Rolle des Öffentlichen Personennahverkehrs und geht im zweiten Teil spezifisch auf den Öffentlichen Personennahverkehr in Wien ein. Im letzten Teil werden Forschungsergebnisse zum Erleben des ÖPNV durch FLINTA* und autistische Personen vorgestellt.

3.2.1 MERKMALE

In dieser Arbeit verstehe ich öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als „alle Verkehrsmittel, die für die Allgemeinheit zugänglich sind, darunter Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen“ (Wiener Stadtwerke GmbH 2025) Damit verstehe ich den ÖPNV als Teil des öffentlichen Raumes, der jedoch hier eine Sonderrolle einnimmt: Anders als beispielsweise Parks bewegen sich öffentliche Verkehrsmittel, Menschen sind gezwungen sich einen (engen) geschlossenen Raum zu teilen und treffen im Laufe der Fahrt mit anderen Personen aus verschiedenen Stadtteilen aufeinander, was die Diversität des Raums erhöht (Tuvikene et al. 2023).

Grundsätzlich kommt dem ÖPNV eine wichtige Mehrfachrolle zu, denn:

„Wer nicht mobil ist, kann am sozialen und öffentlichen Leben kaum teilnehmen. Neben der Frage der Erreichbarkeit des *Arbeitsplatzes* geht es auch um die Befriedigung der

materiellen und sozialen Bedürfnisse, um Nahversorgung, Bildung, Erholung und um Lebensqualität. Daher stellen die Kosten der Mobilität und Zugang zum Öffentlichen Verkehr eine zentrale soziale Frage dar.“ (Leodolter 2013, Vorwort – Hervorhebung ergänzt)

*„Transport in cities connects people to jobs, health, *political participation*, and services including education and leisure opportunities.“ (Montoya-Robledo 2024: 314, Hervorhebung ergänzt)*

*„Transportation facilitates access to the labour market, healthcare and education infrastructure as well as to other services and infrastructures necessary for improving the *welfare* of individuals and households.“ (European Institute for Gender Equality 2016: 3, Hervorhebung ergänzt)*

Neben dem wichtigen Faktor der Teilhabe unterstützt darüber hinaus die Nutzung des ÖPNV den Umweltschutz, z.B. durch weniger Emissionen (Umweltbundesamt 2026) – einem Ziel, dem sich auch Österreich als Mitglied der Europäischen Union (EU) (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft 2026) und explizit auch die Stadt Wien (Stadt Wien - Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten 2026) verschrieben haben –, ist im Vergleich zum Auto unfallsicherer (Allianz pro Schiene o. J.; STATISTIK AUSTRIA/Bundesanstalt Statistik Österreich 2026) und günstiger (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2025) und fördert direkt die Gesundheit, da dessen Nutzung mit dem zu-Fuß-Gehen korreliert (Gascon et al. 2020). Außerdem ist der Zugang zu öffentlichem Verkehr Teil des Sustainable Development Goals 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden (United Nations Human Settlements Programme 2018) sowie weiterer SDGs (Abouelela et al. 2025). Die Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen, spielt gerade in Großstädten eine wichtige Rolle zur Fortbewegung (Gascon et al. 2020; Woods/Masthoff 2017) und ist daher auf individueller wie gesamtgesellschaftlicher Ebene wichtig.

3.2.2 ÖPNV IN WIEN

In Wien wird der ÖPNV hauptsächlich betrieben von den „Wiener Linien“ (WL), einer Tochtergesellschaft der „Wiener Stadtwerke GmbH“ (Wiener Linien GmbH & Co KG o. J.), die wiederum zu 100% Eigentum der „Stadt Wien“ ist (Wiener Stadtwerke GmbH

o. J.). Darüber hinaus werden einige wenige zusätzliche Linien von den „Wiener Lokalbahnen“ (WLB) betrieben, die ebenfalls zur Wiener Stadtwerke GmbH und damit zur Stadt Wien gehört (Wiener Stadtwerke GmbH o. J.).

Im Jahr 2025 wurden durchschnittlich 33,6% der Wege von Wiener*innen mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, was diese zum für sie am häufigsten genutzten Fortbewegungsmittel macht (vor Zu-Fuß-Gehen, 30% und Autofahren, 24,9%) (Sima/Voraberger 2026). Insgesamt – i.e., inklusive Tourist*innen und Pendler*innen – haben 2025 903 Millionen Menschen die Öffis genutzt, was wiederum 2,47 Millionen pro Tag entspricht (Wiener Linien GmbH & Co KG 2026b). Das Netz besteht aus 5 U-Bahn-Linien, 29 Straßenbahnlinien und 134 Autobuslinien (Wiener Linien GmbH & Co KG 2026c).

Auch in Wien ist die Nutzung des ÖPNV günstiger als ein Auto zu nutzen (monatliche Kosten ÖPNV: max. 65,20 € (Wiener Linien GmbH & Co KG 2026a), monatliche Kosten für ein Auto in Österreich im Durchschnitt: 900-1.000 € (Zürich Versicherungs-Aktiengesellschaft 2025)).

Zur Benutzung des ÖPNV gibt es unter anderem die Regeln, dass (Video-)Telefonieren und Musik hören erlaubt sind, solange andere Fahrgäste dadurch nicht gestört werden, und, dass (seit 2019) das Essen in U-Bahnen verboten ist (Sima/Novy 2026; Wiener Linien GmbH & Co KG o. J.). Bereits 2013 haben die Wiener Linien eine Kampagne abgehalten, in der darauf hingewiesen wurde, dass „Fehlverhalten wie zu lautes Musikhören, das Essen übelriechender Speisen, die Verunreinigung der Öffis oder belästigendes Telefonieren [...] im Sinne der großen Mehrheit der Fahrgäste nicht erwünscht ist.“ (Wiener Linien GmbH & Co KG 2013). 2026 (und während der Datensammlung für diese Masterarbeit) wurde eine weitere Kampagne mit dem gleichen Inhalt gestartet, nachdem eine Umfrage ergeben hat, dass sich 86 % der Befragten davon gestört fühlen, wenn andere Menschen mit Lautsprecher telefonieren oder Videos ohne Kopfhörer schauen, und 92 % es wichtig finden, dass dieses Verhalten unterlassen wird (Sima/Novy 2026). Darüber hinaus gab es 2019 eine Kampagne der Wiener Linien, die für das „Manspreading“ – also das meist von männlich gelesenen Personen breite Beinespreizen im Sitzen, wodurch der Platz anderer Personen eingeschränkt wird, sensibilisieren sollte (Der Standard 2019).

Zum Thema Inklusion und Barrierefreiheit schreiben die Wiener Linien, es sei wichtig,

„dass alle Fahrgäste flexibel und sicher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein können. Daher ist uns die Barrierefreiheit bei der Gestaltung unserer Fahrzeuge und Stationen und der Leitsysteme und Orientierungssysteme sehr wichtig. Besonders wichtig sind uns Menschen, deren Gehör oder Sehkraft oder körperliche Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt sind.“ (Wiener Linien GmbH & Co KG o. J.).

Darüber hinaus sind die Qualität des ÖPNV und die gefühlte Sicherheit (unter anderem) wichtig, um die Lebensqualität einer Stadt zu bewerten und fließt dementsprechend auch in entsprechende Rankings mit ein (Haas 2024; The Economist Group 2025). Wien wurde in den letzten zwei Jahren zur jeweils zweitlebenswertesten Stadt der Welt gewählt (The Economist Group 2025, 2026) und wurde davor drei Jahre in Folge als lebenswerteste Stadt der Welt gerankt (The Economist Group 2024).

3.2.3 FLINTA* UND AUTISTISCHE PERSONEN IM ÖPNV

Bei der Nutzung des ÖPNV werden geschlechtsspezifisch unterschiedliche Erfahrungen gemacht. Frauen²² und gender-non-conforming people sind dort im Vergleich einem höheren Risiko (sexualisierter) Gewalt ausgesetzt, bewerten ihre gefühlte Sicherheit demnach niedriger (Başaran et al. 2026) und nutzen daher verschiedene Strategien um sich sicherer zu fühlen (z.B. immer den nächsten Ausgang im Blick zu haben) (Ison et al. 2025; Vera-Gray/Kelly 2020). Dies wird auch als „Safety Work“ bezeichnet (Vera-Gray/Kelly 2020).

Frauen und andere aufgrund ihres Geschlechts marginalisierte Personen fühlen sich im öffentlichen Raum und in öffentlichen Verkehrsmitteln weniger sicher als andere (Barker et al. 2024; Berry et al. 2025; European Institute for Gender Equality 2016; Gqola et al. 2024; Moonen 2024; Navarrete-Hernandez et al. 2021; Tonkiss 2024). Dieses Gefühl entlang intersektionaler Linien verstärkt (Berry et al. 2025; Gqola et al. 2024; Griffin 2020; Mohr et al. 2025; Montoya-Robledo 2024) und sollte daher weiter erforscht werden (Tilleman et al. 2025).

Ein Grund für die gefühlte Unsicherheit ist, dass Frauen im Allgemeinen (siehe z.B. Leitgöb-Guzy/Bieber 2026) und auch in öffentlichen Verkehrsmitteln – sowohl in

²² In der hier zitierten und folgenden Quellen nutze ich, wenn es um Geschlecht geht, die Begriffe, die in den zitierten Quellen benutzt wurden, um die Forschungsergebnisse akkurat wiederzugeben.

Stationen als auch Transportmitteln – sexuelle Übergriffe oder Belästigung erfahren (Gekoski et al. 2017; Ison et al. 2023, 2025; Miti et al. 2026) und ihnen dies dort häufiger als Männern passiert (Tilleman et al. 2025). Die gefühlte, auch „subjektive“ Sicherheit ist für das individuelle Verhalten dabei genauso relevant wie die „objektive“, also (z.B. in Anzahl der Straftaten) messbare Sicherheit (Helgerth/Schütz 2026). Frauen wenden daher verschiedene Strategien an, um sich sicherer zu fühlen – z.B., bestimmte Wege nicht alleine zu gehen, sich zu entscheiden, aus Sicherheitsgründen zu Hause zu bleiben (Vera-Gray/Kelly 2020) oder bestimmte Sitzplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln (nicht) einzunehmen (Kaygan/Kaygan 2025). Ähnliche Ergebnisse bezüglich der Verhaltensanpassung um die eigene Sicherheit zu erhöhen gibt es auch für das Verhalten von LGBTQI+ Personen (Tilleman et al. 2025).

Stadtplanung – und damit auch die (öffentliche) Verkehrsplanung – war und ist able-bodied zentriert, patriarchal, d.h., größtenteils von Männern für Männer gemacht (androzentrisch) und vernachlässigt damit andere Geschlechter (Barker et al. 2024; European Institute for Gender Equality 2016; Haas 2024; Helgerth/Schütz 2026; Montoya-Robledo 2024; Moonen 2024; Valdivia 2025):

Everyone takes their body with them when they go out in public, of course, but the bodies of women, trans and non-binary people, children, older people and those with disabilities are marked by differences from generic social and planning norms around size, use, mobility, physical needs and spatial order. (Tonkiss 2024: 49–50)

Um dem entgegenzuwirken und den öffentlichen Raum und Verkehr inklusiv(er) zu gestalten, ist es daher wichtig, gelebte Erfahrungen mit einzubeziehen (Anneroth et al. 2024; Barker et al. 2024; Beebejaun 2024; Haas 2024; Pereira/Rebelo 2024). Wichtige externe Faktoren, die das Sicherheitsgefühl beeinflussen, sind unter anderem (fehlende) Beleuchtung, die (fehlende) Präsenz anderer Personen und eine (fehlende) Übersicht über den (geschlossenen Transport-)Raum (Başaran et al. 2026; Helgerth/Schütz 2026; Ison et al. 2025; Kaygan/Kaygan 2025; Miti et al. 2026).

Bezüglich der Erfahrungen von autistischen Personen im ÖPNV gibt es weniger Forschungsergebnisse. Erste Studien zeigen, dass Vorhersehbarkeit (Bolic Baric et al. 2024; Dirix et al. 2023; Sarraf et al. 2026), wenig externe Reize (Dirix et al. 2023; Sarraf et al. 2026) sowie die Verfügbarkeit akkurater Informationen (Bolic Baric et al. 2024; Dirix et al. 2023) zu einer positiveren Erfahrung beitragen; im Gegensatz dazu

führen überfüllte Transportmittel dazu, dass das Sicherheitsempfinden nachlässt und gleichzeitig (soziale) Ängste und Panikattacken wahrscheinlicher sind (Bolic Baric et al. 2024).

3.3 FORSCHUNGSLÜCKE UND -FRAGE

Der oben dargestellte Forschungsstand zeigt, dass Forschung zu autistischen FLINTA* wenig vorhanden ist, ebenso wie Forschung zu autistischen Personen im ÖPNV. Ein noch stärkerer Mangel zeigt sich bei intersektionaler Autismusforschung, und solcher, die sich nicht auf Kinder fokussiert und keinen male bias reproduziert. Da der ÖPNV eine wichtige Rolle zur Teilhabe am öffentlichen wie privaten Leben spielt, bringt diese Arbeit die Aspekte Autismus, marginalisierte Geschlechter und Teilhabe durch ÖPNV-Nutzung zusammen, denn gerade angesichts der von Frauen geleisteten Safety Work und den Präferenzen autistischer Personen im ÖPNV stellt sich die Frage, wie diese beiden Erkenntnisse miteinander interagieren, kollidieren oder sich begünstigen.

Daher – und angesichts des Wunschs nach Forschung zu Infrastruktur und solcher, die zu mehr Verständnis für die Lebensrealität autistischer Frauen und gender-diverser Personen beiträgt – geht diese Arbeit der Frage nach:

Wie erleben erwachsene autistische FLINTA* die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), bestehend aus U-Bahn, Straßenbahn und Bus, in Wien?

Wien bietet sich als Stadt aus mehreren Gründen für eine solche Untersuchung an. Da täglich viele Menschen den ÖPNV nutzen und es sowohl verschiedene Verkehrsmittel als auch viele Strecken gibt, sind die Chancen hoch, diverse Erfahrungen abbilden zu können. Die Infrastruktur wurde in entsprechenden Rankings in den letzten Jahren als sehr gut bewertet und die Wiener Linien (und damit die Stadt Wien) damit werben, Inklusion zu fördern. Ob beides aber auch auf autistische Personen zutrifft, wird zunächst nicht deutlich. Darüber hinaus zeigt die Existenz entsprechender Kampagnen in Wien, dass gesamtgesellschaftlich ein Bewusstsein dafür da zu sein scheint, dass es mehr Rücksicht in der Nutzung des ÖPNV braucht.

4 THEORETISCHE VERORTUNG & FRAMEWORKS

Um die Forschungsfrage zu bearbeiten, setzt diese Arbeit an der Schnittstelle von Critical Disability Studies und Politikwissenschaft, besonders der Demokratietheorie, an. Im Folgenden werden daher die für diese Arbeit relevanten inhaltlichen Aspekte dieser Felder und ihre Theorien dargestellt.

4.1 CRITICAL DISABILITY AND CRITICAL AUTISM STUDIES

Auch wenn sich nicht alle autistischen Menschen als behindert identifizieren, bieten die Critical Disability Studies (CDS) hilfreiche Ansatzpunkte für diese Arbeit. Die Critical Autism Studies (CAS) sind als ein Bereich der CDS (Woods et al. 2018) für diese Arbeit besonders relevant.

Die CDS „verstehen sich als Korrektiv und Kritik hergebrachten Wissens über Behinderung, welches vor allem medizinisch, (heil-)pädagogisch und psychologisch orientiert ist und auf Interventionen – von der Erziehung und ‚Heilung‘ bis zur Förderung und ‚Normalisierung‘ behinderter Menschen –fokussiert. [...] Zugleich stärken sie die Forderungen nach Inklusion, Partizipation, Barrierefreiheit und Gleichstellung, die sich am Leitprinzip der Behindertenbewegung ‚Nichts ohne uns über uns!‘ orientieren.“ (Waldschmidt/Karim 2022: 4) Zentraler Aspekt der CDS ist die Auseinandersetzung mit verschiedenen Modellen der Behinderung. Wurde Behinderung – wie in der Zielsetzung der CDS oben genannt – lange aus biomedizinischer, heilungsbedürftiger Sicht gesehen, wurde diesem medizinischen Modell der Behinderung ab den 1970er Jahren das soziale Modell der Behinderung entgegengesetzt. Dieses sieht Behinderung als durch gesellschaftliche Strukturen verursacht und verknüpft das medizinische Modell von Behinderung mit marxistischer Kritik am Kapitalismus, der genormte, leistungsfähige Körper braucht. Kritisiert wurde am sozialen Modell von Behinderung allerdings, dass es individuelle – z.B. vergeschlechtliche – Aspekte von Behinderung ausblendet. (Hirschberg 2022)

Ich schließe mich allerdings der Kritik von Alison Kafer (2013), die in den Bereichen CDS, Feministische und Queere Theorie zu verorten ist, an diesen beiden Modellen an. Sie kritisiert beide – einerseits für den individualistischen, streng heilungsorientierten Ansatz des medizinischen Modells, andererseits dafür, dass es durchaus Menschen gäbe,

die sich eine Heilung ihrer Behinderung oder chronischen Krankheit wünschen, die vom sozialen Modell ausgeschlossen würden. Daher entwickelt Kafer ein weiteres Modell von Behinderung: das politische/relationale Modell.

In diesem wird Behinderung in der gebauten Umwelt („built environment“ (2013: 6)) und im sozialen Verhalten bzw. dessen Verhaltensmustern, und nicht in der Einzelperson verortet. Dementsprechend seien diese beiden Aspekte auch die Ursache für Stigmatisierungen und Ausschlüsse von Menschen mit Behinderung. Weiter schreibt Kafer:

“A political/relational model of disability [...] makes room for more activist responses, seeing “disability” as a potential site for collective reimagining” [and] situat[ing] disability squarely within the realm of the political. My goal is to contextualize, historically, and politically, the meaning typically attributed to disability, thereby positioning “disability” as a set of practices and associations that can be critiqued, contested, and transformed.” (Kafer 2013: 9)

Ich schließe mich in dieser Arbeit Kafers politischem/relationalen Modell von Behinderung an, da ich ihre Kritik am medizinischen und sozialen Modell nachvollziehbar finde und gut nachempfinden kann: Auch ich habe mir schon gewünscht, meine chronische Krankheit heilen zu können.

Die CAS können definiert werden als

„a cross-disciplinary endeavor which highlights the constraints of social environment, structures, and cultures. It is essential to recognise and act on these constraints if we want to change things to generate better health and well-being for autistic citizens and their families. Critical autism studies offers the opportunity to have an impact on people’s lives.” (Ryan/Milton 2022: 3).

Darüber hinaus wird innerhalb der CAS gefordert, autistische Personen und ihr verkörpertes Wissen in die Forschung über Autismus mit einzubeziehen (siehe dazu auch Abschnitt 2.2.3) (Ryan/Milton 2022) sowie Forschung intersektional zu konzipieren, da dies bisher zu wenig geschehe, was zu Lücken in der Wissensproduktion führe (Mallipeddi/VanDaalen 2022).

Außerdem ist auch das Neurodiversitäts²³-Paradigma für die CAS relevant, da sich mit diesem viele autistische Personen identifizieren (Ryan/Milton 2022). Der Begriff „Neurodiversität“ beschreibt wertfrei, dass es viele Varianten davon gibt, wie menschliche Gehirne existieren und neurokognitiv funktionieren (Walker 2014); in Bezug auf das Paradigma heißt das wiederum:

„The **neurodiversity paradigm** is a specific perspective on neurodiversity – a perspective or approach that boils down to these fundamental principles:

- 1.) Neurodiversity is a natural and valuable form of human diversity.
- 2.) The idea that there is one “normal” or “healthy” type of brain or mind, or one “right” style of neurocognitive functioning, is a culturally constructed fiction, no more valid (and no more conducive to a healthy society or to the overall well-being of humanity) than the idea that there is one “normal” or “right” ethnicity, gender, or culture.
- 3.) The social dynamics that manifest in regard to neurodiversity are similar to the social dynamics that manifest in regard to other forms of human diversity (e.g., diversity of ethnicity, gender, or culture). These dynamics include the dynamics of social power inequalities, and also the dynamics by which diversity, when embraced, acts as a source of creative potential.“ (Walker 2014)

Als neurodivergent werden damit Gehirne bezeichnet, die vom „normalen“ Standard abweichen (Walker 2014). Konkret bedeutet das, dass Autismus eine Neurodivergenz ist; auch ADHS, Dyslexie und Tourette-Syndrom werden – je nach Konzeption – dazugezählt (McLennan et al. 2025).

Daher ist diese Arbeit interdisziplinär an der Schnittstelle von CDS/CAS und Politikwissenschaft (siehe nächster Abschnitt, 4.2) angesiedelt, bezieht durch mich als autistische Forschende und meine autistischen Interviewpartner*innen gelebtes autistisches Wissen explizit ein (und ist aufgrund der unterschiedlichen vertretenen Subjektpositionen auch ein dezidiert intersektionales Projekt) und hat zum Ziel, gelebte Erfahrungen autistische FLINTA* im ÖPNV sichtbar zu machen.

Kritisiert wird an den CDS und dem CAS – und damit auch am Neurodivergenz-Paradigma –, dass Perspektiven aus dem Globalen Norden überwiegen

²³ Die Erfindung des Begriffs „Neurodiversität“ wird häufig fälschlicherweise einer Einzelperson zugeschrieben; er wurde aber kollektiv entwickelt (Botha et al. 2024).

(Biermann/Powell 2022; Kostet 2026b; Nair et al. 2024; Russell 2020; Ryan/Milton 2022) sowie, dass es zu sehr auf den Erfahrungen von autistischen Personen mit allgemein geringerem Unterstützungsbedarf (und damit z.B. auf Personen ohne Intelligenzminderung und Sprechbehinderung) fokussiert (Russell 2020). Trotz dieser Kritik habe ich mich dazu entschlossen, diese Elemente zu verwenden, da sie viele hilfreiche Elemente enthalten und ich trotz ausführlicher Recherche keine passendere Theorie bzw. Framework finden konnte: Ich führe meine Forschung in einer mehrheitlich weißen, westlichen Gesellschaft durch und es liegt daher nahe, dass auch meine Interviewpartner*innen sich mit entsprechenden Konzepten und Ideen auskennen bzw. identifizieren, was dem Forschungsprojekt förderlich sein kann.

Da die Critical Disability Studies ein dezidiert interdisziplinäres Unterfangen sind, gibt es auch spezifisch politikwissenschaftliche Perspektiven im Forschungsfeld. Im Rahmen der politikwissenschaftlichen Disability Studies wird derweil explizit untersucht, „welche Barrieren durch politisches Handeln errichtet oder abgebaut werden. Zudem wollen die politikwissenschaftlichen Disability Studies praktisch-politische Anstöße zur Politikgestaltung liefern.“ (Naue/Waldschmidt 2022: 162). Darüber hinaus wird in den CDS argumentiert, dass die durch Behinderung erlebte „Prekarität und Vulnerabilität [...] Ausdruck eines unerfüllten Demokratie- und Gerechtigkeitsversprechens [ist].“ (Klein 2022: 478)

4.2 POLITIKWISSENSCHAFT

Im Forschungsstand (siehe Abschnitt 3.2) habe ich bereits dargelegt, dass der ÖPNV eine wichtige Rolle zur Teilhabe am öffentlichen wie privaten Leben spielt. Im folgenden Abschnitt werde ich dieses Argument ausführen und darlegen, inwiefern die Partizipation von Menschen an der Öffentlichkeit durch den ÖPNV – indirekt, da dieser Personen zu/in andere öffentliche Räume transportiert und direkt, da auch der ÖPNV selbst ein öffentlicher Raum ist (siehe Abschnitt 3.2) – wichtig für die Qualität der Demokratie und damit explizit politikwissenschaftlich relevant ist.

4.2.1 KRITISCHE POLITIKWISSENSCHAFT

Die in dieser Arbeit behandelte Fragestellung ist nicht unbedingt eine, die in der klassischen Politikwissenschaft verortbar ist, sich dafür aber in die kritische Politikwissenschaft einordnen lässt, denn:

„one of the most important foci of critical political science has been its commitment to foregrounding what official political science does not study. Official political science does not study the working class, nor does it study women, African-Americans, Chicanos/Latinos, or ecologists. [...] Official political science did not study how political institutions and public policies contribute to the problems of poverty and inequality, because such concerns were the province of sociology and economics.“ (Barrow 2024: 11)

Obwohl autistische Personen in der Aufzählung im Zitat nicht explizit genannt werden, würde ich argumentieren, dass diese ebenfalls zu einer marginalisierten Personengruppe gehören, die in der klassischen Politikwissenschaft keine oder nur eine geringe Rolle spielen, obwohl deren Lebensrealitäten sich von denen der Mehrheitsgesellschaft unterscheiden und sich dadurch Ungleichheiten ausbilden bzw. verstärken können. Damit lässt sich diese Arbeit in die kritische Politikwissenschaft einordnen, indem sie versucht, das Feld der klassischen Politikwissenschaft zu erweitern.

Eine Person, die sich ebenfalls der kritischen Politikwissenschaft zuordnen lässt, ist Iris Marion Young, deren Werk sich unter anderem in der politischen Theorie – und innerhalb dieser wiederum besonders den Bereichen (Un-)Gleichheit, und Feminismus – verorten lässt. Dabei hatte auch ihr (politischer) Aktivismus einen entscheidenden Einfluss auf ihre theoretische Arbeit, denn diese war laut Carvalho (2024: 728) „often informed by proposals for concrete social action grounded on the complexity and plurality of human lives.“ Da ich als einen politikwissenschaftlichen Ansatz für mein Forschungsprojekt gesucht habe, habe ich mich dafür entschieden, Youngs partizipatorische Demokratietheorie zu verwenden, da sich diese inhaltlich passend mit den oben dargelegten Aspekten der CDS und CAS vereinen lässt. Im folgenden Abschnitt werde ich daher die Grundzüge von Youngs partizipatorischer Demokratietheorie darlegen.

4.2.2 PARTIZIPATORISCHE DEMOKRATIETHEORIE (IRIS MARION YOUNG)

Demokratie ist ohne politische Partizipation der Bürger*innen nicht denkbar, da diese dadurch ihren Willen äußern und nur so eine Herrschaft des Volkes als Minimalvoraussetzung einer Demokratie gegeben ist (Van Deth 2009). Welche Bedeutung der Partizipation und ihrer Möglichkeiten für die Demokratie zugeschrieben wird variiert dabei je nach theoretischem Zugang. Partizipatorischer Demokratietheorien wie beispielsweise die von Benjamin Barber (1984) argumentieren dabei, dass für die Qualität der Demokratie eine *umfassende* Partizipation der Bürger*innen notwendig ist. Auch Iris Marion Young (2002) argumentiert, dass Partizipation und Repräsentation für eine demokratische Politik notwendig sind; kritisiert aber an klassischen partizipatorischen Demokratietheorien wie der von Barber, dass diese fälschlicherweise von einer homogenen, einheitlichen und universellen Öffentlichkeit ausgehen, die gleiche Wünsche und Bedürfnisse hat, was wiederum zu Ungleichheiten führe:

„The process of participatory democracy for him [i.e., Barber] requires the submerging of social differences, which I have argued tends to lead to privilege for some groups whose voice and perspective dominate the allegedly common public.“ (Young 1990: 117)

Daher argumentiert Young, dass marginalisierte Personen(gruppen) in ihrer politischen Partizipation besonderes Gehör finden sollten, um eine gerechte(re) Demokratie zu ermöglichen. So könne eine erhöhte Inklusion und Einflussnahme von (noch) unterrepräsentierten sozialen Gruppen einer Gesellschaft dabei helfen, strukturelle soziale Ungerechtigkeit zu konfrontieren sowie dieser entgegenzuwirken. (Young 2002: 141) Nur dadurch könne wiederum eine Verstärkung der Ungleichheit verhindert und situiertes Wissen gehört werden, da eine besondere Repräsentation von zuvor ausgelassenen sozialen Perspektiven die Parteilichkeit und Spezifität der bereits politisch sichtbaren Perspektiven sichtbar mache. (Young 2002: 144) Anders ausgedrückt: „Statt Gleichbehandlung fordert Young also Sonderrechte für diskriminierte Gruppen in der Öffentlichkeit und Vetorechte im politischen Entscheidungsprozess.“ (Ritzi 2012: 77) Dabei sei es jedoch wichtig, Zugang zu Möglichkeiten politischer Partizipation zu ermöglichen, damit diese auch wirklich offen für alle sein kann – zum Beispiel, indem relevante Informationen rechtzeitig kommuniziert werden und es Transportmöglichkeiten gibt:

„Even when a series of public hearings are announced for an issue, people who might wish to speak at them need to know about them, be able to arrange their work and child care schedule to be able attend, be able to get to them, and have enough understanding of the hearing process to participate. Each of these abilities is unevenly present among members of a society.“ (Young 2001: 680)

Kritisiert wird an Youngs Theorie unter anderem, dass sie zwar erkennt, dass marginalisierte Gruppen andere Bedürfnisse als die Mehrheitsgesellschaft haben (können), innerhalb dieser allerdings trotzdem von einheitlichen Wünschen und Bedürfnissen ausgeht und damit die bei Barber kritisierte Homogenisierung wiederholt (Ritzi 2012).

Trotz dieser – aus meiner Sicht validen – Kritik habe ich mich dazu entschieden, Youngs Theorie in dieser Arbeit zu verwenden, da der überwiegende Teil ihrer Arbeit nachvollziehbar und passend für die Bearbeitung meiner Fragestellung ist. Denn Youngs Argumente sind für meine Arbeit in mehrerer Hinsicht relevant: Um politische Partizipation zu ermöglichen, spielt der ÖPNV eine entscheidende Rolle, da er Bürger*innen eine Transportmöglichkeit bietet bzw. bieten kann, um zu Parteitreffen zu gelangen oder an Demonstrationen teilnehmen zu können. Ausgehend von den Annahmen der partizipatorischen Demokratietheorie kann der ÖPNV damit zur Qualität der Demokratie beitragen. Den ÖPNV verstehe ich damit nicht nur selbst als öffentlichen Raum (siehe Abschnitt 3.2), sondern auch gleichzeitig als eine Möglichkeit, am öffentlichen Raum – und damit an politischer Partizipation – teilnehmen zu können. Dies ist laut Young gerade für marginalisierte Personen wichtig, weswegen ich mich dazu entschieden habe, die Erfahrungen einer intersektional marginalisierten Gruppe – i.e., der autistischen FLINTA* – im ÖPNV und damit auch in ihrer politischen Partizipation abzubilden. Um die Kritik an Youngs Theorie zu beachten, habe ich versucht, eine möglichst diverse Gruppe an Interviewpartner*innen zu finden.

5 METHODOLOGIE

Bei der Suche nach einer passenden Methodologie war in erster Linie wichtig, dass sie mit meinem Verständnis von Wissen als verkörpert und situiert einhergeht. Mit diesem Verständnis schließe ich mich epistemologisch der Argumentation Haraways (1988) bezüglich des Konzepts des „situierten Wissens“ an: „I am arguing for politics and

epistemologies of location, positionality, and situating, where partiality and not universality is the condition of being heard to make rational knowledge claims.“ (Haraway 1988: 589). Darüber hinaus habe ich nach einer Methodologie gesucht, welche die Möglichkeit bietet, gelebte Erfahrungen zu beschreiben; und das realistische Potential hat, Erkenntnis durch nur eine forschende Person (mich) zu generieren.

Die Thematische Analyse (TA), wie ich sie hier verwende, erfüllt diese Kriterien. Diese wurde von „for identifying, analysing and reporting patterns (themes) within data“ (Braun/Clarke 2006: 79) entwickelt. Die Themes werden dabei über alle vorhandenen Datensätze hinweg (und nicht nur innerhalb eines) erstellt. Eine Besonderheit der TA ist, dass sie grundsätzlich an keine Theorie gebunden ist, was ihre Flexibilität erhöht. (Braun/Clarke 2006) Ich habe mich in dieser Arbeit für die Verwendung von reflexiver TA, wie sie von Virginia Braun und Victoria Clarke (2006, 2022) entwickelt wurde, entschieden. Für sie ist Reflexivität das entscheidende Kennzeichen und Unterschied²⁴ zu anderen Versionen der TA ist (2019). Dabei verstehen sie Reflexivität wie folgt:

„[Reflexivity] means locating yourself, which includes having some awareness of the philosophical and theoretical assumptions that inform your research, and working to ensure theory and research practice align. Locating yourself also means developing awareness of your personal positionings or standpoints (e.g. your socio-demographic positioning in relation to intersections of race, culture, religion/belief, social class/socioeconomics, sex/gender, sexuality, ability, age, and so on), and your values and assumptions about the world“ (Braun/Clarke 2022: 13).

Braun und Clarke beschreiben für ihre reflexive TA sechs Schritte: 1) sich mit den Daten vertraut machen, 2) erste Codes generieren, 3) nach Themes suchen, 4) diese überarbeiten, 5) endgültig festlegen und benennen sowie 6) das Verschriftlichen (Braun/Clarke 2006).

Codes sind dabei die kleinste analytische Einheit und beschreiben einen bestimmten Aspekt, der für die Forschungsfrage relevant ist. Da das Ziel bei der reflexiven TA *keine* bloße Zusammenfassung, sondern das Herausarbeiten von übergreifenden Mustern (Themes) ist, wird beim Codieren bereits interpretiert – und dabei wiederum wird deutlich, dass Subjektivität bei dieser Methode ein Vorteil ist: „Coding is a process of

²⁴ Aus diesem Grund argumentieren Braun und Clarke explizit gegen die Abkürzung RTA, da dies den zentralen reflexiven Charakter ihrer Methode verschleiern würde (Braun/Clarke o. J.).

interpretation – or meaning-making – and researcher subjectivity fuels that process. [...] This means subjectivity is a strength, rather than a weakness or a source of ‘bias’” (Braun/Clarke 2022: 55). Das Codieren erfolgt dabei in mindestens zwei Durchgängen. Anschließend wird zur Erstellung von Themes übergegangen.

Im Gegensatz zu Codes beschreibt ein Theme „broader, shared meanings“ über mehrere Datensätze hinweg (Braun/Clarke 2022: 35) und „has to capture a wide range of data that are united by, and evidence, a shared idea, sometimes quite obviously, and sometimes far less obviously, and sometimes in quite different ways.“ (Braun/Clarke 2022: 76). Die Themes sollten dabei aus maximal drei hierarchischen Schichten bestehen: Overarching Themes, Themes, und Sub-Themes. Während sich Overarching Themes auf mehrere Themes beziehen können, sollten die Themes klar voneinander abzugrenzen sein. Die Overarching Themes erfüllen dabei eher eine organisierende, strukturierende Funktion bzw. dienen der Orientierung und müssen nicht notwendigerweise Teil der Verschriftlichung sein.

Grundsätzlich empfehlen Braun und Clarke eher wenig overarching und Sub-Themes zu nutzen sowie zwischen maximal sechs Themes (inklusive Sub-Themes) zu generieren, denn: „If you have a large number of ‘themes’ and ‘subthemes’, it’s worth reflecting on whether you have codes rather than themes. Are the themes thin? Do they report only one dimension or facet? If so, they’re probably codes.“ (Braun/Clarke 2022: 91) Für eine erkenntnisreiche reflexive TA ist es nicht zwingend notwendig, dass mehrere Personen denselben Datensatz codieren.

Bevor ich mich für die reflexive TA entschieden habe, habe ich mich vor allem über die interpretative phenomenological analysis (IPA) als mögliche Methodologie informiert. Schlussendlich habe ich mich in erster Linie deswegen gegen IPA entschieden, weil diese mit ihrem einzelfallorientierten, idiographischen Fokus nicht passend für das Ziel dieser Arbeit, interviewübergreifende Themen zu erarbeiten, gewesen wäre (Braun/Clarke 2021):

“We recommend TA instead of IPA when the requirements or focus of IPA are not well met by a study. For instance: [...] The need for the research to have ‘actionable outcomes’ with clear implications for practice [...] requires organising the analysis into ‘thematic statements’ (shared meaning-based themes). [...] The analytic interest is on how personal experiences are located within wider socio-cultural contexts.” (Braun/Clarke 2021: 42)

Bezüglich der Datenerhebung habe ich über Interviews und Fokusgruppen nachgedacht, bevor ich mich für die Einzelinterviews entschieden habe. Diese beiden Optionen basierten auf dem Forschungsergebnis, dass autistische Personen im Rahmen der qualitativen Forschung am ehesten an diesen beiden Formaten teilnehmen würden (Haas et al. 2016). Bei Fokusgruppen hatte ich allerdings Sorge, dass sich eine Terminfindung und tatsächliche Durchführung als schwierig gestalten könnte, da es dabei nicht nur um die grundsätzliche zeitliche Verfügbarkeit, sondern auch emotionale Bereitschaft, über potentiell negative Erfahrungen zu sprechen, ginge. Ich hatte daher Sorge, dass es schwierig werden könnte, überhaupt einen Termin, der für mehrere Personen passt, zu finden, und dass sich zu diesem dann auch tatsächlich alle (inklusive mir) in der Lage fühlen würden, diesen dann auch wahrzunehmen.

6 DATENERHEBUNG

In diesem Abschnitt lege ich den Ablauf der Datenerhebung dar, beginnend mit dem Kontaktieren möglicher Interviewpartner*innen. Anschließend werde ich den Ablauf der Interviews beschreiben.

6.1 VORBEREITUNG

6.1.1 LEITFADENERSTELLUNG

Den Leitfaden (siehe Anhang) habe ich auf Grundlage des Forschungsstandes (siehe Kapitel 3) erstellt. Auch, wenn ich mich bemüht habe, die Fragen offen zu formulieren, so ist doch davon auszugehen – basierend auf dem dieser Arbeit zugrunde liegenden Konzept des situierten/verkörperten Wissens (siehe Kapitel 5) –, dass meine folgenden Erfahrungen in der Nutzung des ÖPNV als autistische FLINTA* diesen beeinflusst haben. Im Folgenden werde ich daher meinen eigenen Zugang zum Thema dieser Arbeit in kursiv formatierten Kurzreflexionen darlegen:

Bevor ich nach Wien gezogen bin, habe ich in zwei Kleinstädten in Deutschland gewohnt, in der der ÖPNV aus Buslinien bestand. Für mich war die Nutzung der dieser außerdem immer eine eher stressige und verunsichernde Erfahrung: Ich wurde nervös, wenn der Bus nicht zu dem lauten Fahrplan angegebenen Zeitpunkt

kam (häufig gab es keine digitalen Anzeigen oder eine App mit Echtzeit-Anzeige), und ich hatte Schwierigkeiten, mit der Ungewissheit, wie voll der Bus sein würde, ob ich sitzen oder stehen würde, wie nah andere Menschen an mir dran sein und wie lange die Fahrt tatsächlich dauern würde, umzugehen. Erst, seit ich in Wien wohne (mittlerweile seit mehreren Jahren), nutze ich zur Fortbewegung hauptsächlich den ÖPNV. Während ich die Mobilität, die durch die vielen verschiedenen Transportmittel, Linien und Umsteigepunkte ermöglicht werden, sowie die Echtzeitanzeigen sehr schätze, tue ich mich weiterhin in vollen Fahrzeugen schwer, die meist mit Lärm und im Sommer auch mit Hitze verbunden sind. Trotz dieser Ambivalenz würde ich meine Erfahrung mit der Nutzung des ÖPNV eher als negativ beschreiben.

Um das Interview nicht direkt in eine (solche) Richtung zu lenken, habe ich mit einer offenen und idealerweise narrationsgenerierenden Einstiegsfrage begonnen: *Wie läuft eine Öffi-Fahrt idealerweise für dich ab?* Damit wollte ich einen Eindruck von der Grundeinstellung der Person bekommen: Muss die Person lange nachdenken, bevor ihr eine gute Fahrt einfällt? Was war besonders gut – war es leer oder saß sie ganz vorne und konnte der fahrenden Person zuschauen? Für den Fall, dass diese Frage zu abstrakt oder hypothetisch wäre, habe ich zusätzlich eine hoffentlich konkretere Variante vorbereitet: *Hast du eine Fahrt, an die du gerne zurückdenkst?* Im Laufe der Datenerhebung habe ich diese um eine weitere Frage ergänzt: *Warum hast du dich auf meinen Aufruf gemeldet? Gibt es etwas, das du zu dem Thema loswerden möchtest?*

Der weitere Verlauf des Interviewleitfadens beinhaltet unter anderem Abschnitte zu Präferenzen und Optionen (z.B. bezüglich Transportmittel und Linien), Vorbereitung der Fahrt (z.B. Gefühle, Accommodations, Planung), der Fahrt selbst (z.B. Reaktionen auf/von anderen Menschen, Ein-/Um-/Aussteigen, Platzpräferenzen) sowie Verhalten und Gefühlen nach der Fahrt. Dabei habe ich zum Teil auch konkret nach Präferenzen für oder gegen bestimmte U-Bahn-Modelle gefragt – nicht, um diese direkt miteinander vergleichen zu können, sondern in der Hoffnung, dass sich in der Begründung der Präferenz hilfreiche Informationen zum Erleben des ÖPNV allgemein herauskristallisieren. Außerdem habe ich Fragen basierend auf den Forschungsergebnissen und -stand (siehe Abschnitte 3.1 und 3.2) zu den Erfahrungen von FLINTA* bzw. autistische Personen im ÖPNV formuliert – zum Beispiel nach den

bevorzugten (Sitz-)plätzen und Lichtverhältnissen. Der letzte Block enthielt zum Abschluss die Fragen: Wie würde dein ideales öffentliches Verkehrsmittel aussehen? und: Wenn du es dir frei aussuchen könntest – also unabhängig von finanziellen Mitteln, und morgen könnte das genau so sein –, wie würdest du in Wien von A nach B kommen (mit Öffis oder anders)? Meine letzte Frage lautete: Gibt es noch etwas, das du ergänzen möchtest zu dem Thema?

Auf die letzte Frage haben fast alle der Teilnehmenden etwas geantwortet, was mir bestätigt hat, dass es sich um eine sinnvolle und hilfreiche Frage gehandelt hat. Im Nachhinein hätte ich gerne noch mehr biographische Daten abgefragt, von denen ich ursprünglich dachte, ich bräuchte sie nicht. Dazu gehören zum Beispiel Alter, Beruf und Zeitpunkt der Diagnose, denn im Laufe der Interviews und der Auswertung (siehe Abschnitt 7.2) hat sich bei mir die Vermutung ergeben, dass dies Einfluss auf Stimming, Masking und Accommodations (siehe Abschnitt 3.1) der jeweiligen Person hatte. Daraus hätte ich dann ggf. interessante Erkenntnisse bezüglich der Interaktion von Verhalten und Generation, soziales und berufliches Umfeld etc. ziehen können.

6.1.2 EINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG

Neben den üblichen Informationen zu meinem Forschungsprojekt, dem Ablauf des Interviews, der Datenverwendung, der Möglichkeit, Fragen zu stellen und meinen Kontaktdaten habe ich den Teilnehmenden in der Einverständniserklärung (siehe Anhang) explizit ein „Rücktrittsrecht“ eingeräumt: Innerhalb von 30 Tagen nach dem Interview durften die Teilnehmenden sich bei mir melden und ihr Einverständnis zur Datenverwendung ohne Angaben von Gründen und Nachteile zurückziehen, sodass das Interview nicht für diese Masterarbeit verwendet wird. Dieses Recht habe ich eingeräumt, da viele autistische Personen Schwierigkeiten haben, ihre Gefühle zu erkennen und zu benennen (Kinnaird et al. 2019) (siehe Abschnitt 3.1) und daher die Möglichkeit besteht, dass sie erst im Nachhinein bemerken, dass sie sich während des Interviews oder mit geteilten Informationen (doch) nicht wohlfühlen. Außerdem hoffte ich mir, damit das Vertrauen autistischer Personen in mich und den Forschungsprozess zu erhöhen, nachdem dieses in der Vergangenheit durch andere Forschung so häufig verletzt wurde (siehe Kapitel 2). Eine zeitliche Begrenzung (30 Tage) war für mich

nötig, um sicherzustellen, dass nicht kurz vor Abgabe dieser Arbeit alle Teilnehmenden ihr Einverständnis zurückziehen und ich somit keine Arbeit abgeben kann. Um den Rücktritt so barrierearm wie möglich zu gestalten, habe ich einen entsprechenden Text an die Einverständniserklärung angehängt (siehe Anhang) und explizit darauf hingewiesen, dass dieser dafür genutzt werden darf. Auf dieses Rücktrittsrecht habe ich während mehrerer Interviews positives Feedback bekommen; eine Person hat von diesem Recht Gebrauch gemacht.

Das hat mich darin bestätigt, diese Option anzubieten. Daher hätte ich rückblickend dieses Rücktrittsrecht gerne in den Aufruf, sich zur Teilnahme am Forschungsprojekt zu melden (zur Beschreibung siehe Abschnitt 6.1.3), eingebaut, in der Hoffnung, dass sich dann mehr Personen wohlfühlen, mir den Vertrauensvorschuss in Form eines Interviews zu geben. Aufgrund einer Nachfrage diesbezüglich hätte ich im Nachhinein außerdem gerne explizit in die Einverständniserklärung inkludiert, dass die Geheimhaltung nur für mich gilt und nicht für die Teilnehmenden; i.e., dass sie sich über das Interview, den Ablauf, die Inhalte etc. mit anderen Personen austauschen dürfen.

6.1.3 INTERVIEWPARTNER*INNEN KONTAKTIEREN

Ich habe mich dazu entschieden, mögliche Interviewpartner*innen über verschiedene Wiener Selbsthilfe- und Vernetzungsgruppen sowie Vereine zu Autismus und Neurodivergenz zu kontaktieren; aus Gründen des Datenschutzes werde ich diese nicht genau benennen. Der Aufruf bestand aus einer Bilddatei, auf der Informationen zu mir, meinem Forschungsprojekt und dem Ablauf der Interviews standen, begleitet von einer kurzen Nachricht; ich habe ihn außerdem auf Deutsch und Englisch versendet (siehe Anhang), je nach verwendeter Sprache in den Gruppen bzw. Vereinen. Ich habe versucht, alle wichtigen Informationen zu inkludieren und gleichzeitig den Aufruf nicht zu lang werden zu lassen (um Barrierearmut so weit wie möglich zu gewährleisten); wund außerdem den Aufruf so neurodivergenz- und autismusfreundlich wie möglich zu gestalten sowie meine intersektionale und neuroaffirmative Perspektive und meinen eigenen Autismus abzubilden. Dazu habe ich:

- mich als weiß, mit den Pronomen sie/ihr und autistisch²⁵ vorgestellt;
- versucht, klar zu kommunizieren, welche Menschen ich suche: Autist*innen, die mindestens 18 Jahre alt sind, in Wien die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und sich als weiblich, inter*, nicht-binär, trans* oder agender identifizieren²⁶;
- versucht, das Thema, den Modus, die Länge und den Ablauf der Interviews klar zu kommunizieren;
- die Wahl zwischen einem Interview in Person und einem Online-Interview angeboten;
- explizit eine Kamera- oder Redepflicht verneint;
- die Option angeboten, eine weitere Person als Unterstützung im Interview dabeizuhaben, in der Hoffnung, damit eventuelle soziale Ängste (siehe Abschnitt 3.1) zu minimieren;
- die Möglichkeit angeboten, auch vor dem Interview Fragen an mich oder zu dem Projekt zu stellen.

Nachfragen und Feedback haben jedoch gezeigt, dass unklar war, ob auch autistischer Personen mit ADHS teilnehmen dürfen (ja). Dies würde ich daher in einem ähnlichen Forschungsprojekt präzisieren. Außerdem wurde die – auch implizite – Nutzung des Begriffs FLINTA kritisiert (siehe auch Abschnitt 2.3.3), da dieser häufig als Synonym für (cis) Frauen genutzt werde und die unterschiedlichen Erfahrungen von einer sehr diversen Gruppe verschmelze bzw. potenziell gleichsetze, sodass sich gerade inter*, nicht-binäre, trans* und agender Personen nicht davon angesprochen fühlen würden. In einem erneuten Aufruf an die gleiche Personengruppe würde ich – in Anlehnung an die Praxis einiger queer-aktivistischen Projekte und Spaces – daher vermutlich die Reihenfolge der inkludierten Personen ändern und von „TINFLA*“ bzw. trans*, inter*, nicht-binär, weiblichen und agender sprechen/schreiben. Im Zuge des Unterschreibens der Einverständniserklärung wurde außerdem gefragt, ob dort der offizielle*

²⁵ Meine ADHS-Diagnose habe ich erst im Laufe dieses Forschungsprojekts erhalten, weshalb auf dem Call nur mein Autismus vermerkt ist.

²⁶ Den Begriff „FLINTA*“ habe ich bewusst nicht verwendet, damit Personen, die ihn nicht kennen, deswegen nicht ausgeschlossen werden bzw. sich deswegen ggf. nicht auf meinen Aufruf melden.

Passname – und damit (möglicherweise) „Deadname“²⁷ – eingetragen und damit unterschrieben werden müsse. Das habe ich verneint und in folgenden Einverständniserklärungen ergänzt. Ich habe im Call keine Aufwandsentschädigung angeboten, da ich mich aus folgendem Grund dagegen entschieden hatte: Aus verschiedenen Methodenseminaren im Masterstudium hatte ich noch im Kopf, dass eine solche Aufwandsentschädigung problematisch sein kann, wenn sich die teilnehmenden Personen dadurch verpflichtet fühlen, „gute“ oder „richtige“ Antworten zu geben. Im Nachhinein habe ich mir gewünscht, ich hätte mich nochmal näher mit dem Thema beschäftigt, denn ich habe alle Teilnehmenden als sehr fürsorglich wahrgenommen und hätte das gerne durch eine Aufwandsentschädigung/Dankeschön expliziter zurückgespiegelt, auch, weil die Personen sehr offen mir gegenüber waren.

6.2 DIE INTERVIEWS

6.2.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Nach den Aufrufen haben mich insgesamt neun Personen kontaktiert. Im daraus entstehenden Nachrichtenaustausch habe ich offene Fragen beantwortet (z.B. nach AuDHD, siehe oben) und im Gegenzug gefragt, ob die Person mindestens 18 Jahre alt ist, ob das Interview in Person oder online stattfinden soll und ggf., welche Pronomen die Person verwendet (häufig haben die Personen ihre Pronomen von sich aus in der ersten Kontaktaufnahme mit mir genannt). Für die Interviews in Person habe ich zunächst einen Gruppenarbeitsraum an der Universität Wien vorgeschlagen, da dieser für mich gut erreichbar und kostenlos buchbar war. Für den Fall, dass dieser für die teilnehmende Person schlecht erreichbar war, habe ich einen anderen, kostenpflichtigen, Raum in einem anderen Wiener Stadtteil vorgeschlagen²⁸. Je nach persönlicher Präferenz der Erreichbarkeit wurde einer der Räume durch die teilnehmende Person ausgewählt. Den Teilnehmenden habe ich nicht kommuniziert, dass ich für einen der

²⁷ Der Begriff bezeichnet den Namen, der einer Person bei der Geburt gegeben wurde, der allerdings von dieser nicht als passend zu ihrer Geschlechtsidentität empfunden wird und daher durch einen anderen Namen ersetzt wurde.

²⁸ Aus Gründen des Datenschutzes werde ich diesen nicht genau benennen – es handelte sich dabei um einen für alle Personen anmietbaren, ca. 30 qm2 großen Besprechungsraum mit Tischen und Stühlen.

Räume Geld zahle, da ich verhindern wollte, dass sie sich deswegen für oder gegen eine Option entscheiden und damit (vermeintlich) meine Bedürfnisse vor ihren eigenen priorisieren. Nachdem der Ort geklärt war, haben wir einen Termin für das Interview vereinbart.

Aus den ursprünglichen neun Kontakten haben sich sieben Interviews ergeben. Eine Person hat anschließend von ihrem Recht Gebrauch gemacht, ihr Einverständnis zur Teilnahme zurückzuziehen, sodass sechs Interviews für die Analyse zur Verfügung standen und sich alle folgenden Informationen ebenfalls nur auf die sechs verbliebenen beziehen. Niemand hat von dem Recht, eine weitere Person anwesend zu haben, Gebrauch gemacht.

Die Interviews wurden zwischen Februar und April 2026, über einen Zeitraum von neun Wochen verteilt, geführt und dauerten zwischen 32 und 65 Minuten. Die interviewten Personen waren zwischen 26 und 54 Jahren alt. Ich habe alle Interviewpartner*innen weiß gelesen. Alle Interviews wurden auf Deutsch geführt; nach der initialen Kontaktaufnahme haben wir uns auf Wunsch der Interviewpartner*innen geduzt. Zwei Interviews wurden mithilfe des Videokonferenztools Zoom unter Verwendung der Studierendenlizenz der Universität Wien geführt. Davon wiederum hat sich eine Person dazu entschieden, während des Zoom-Interviews spazieren zu gehen bzw. auf einer Parkbank zu sitzen, die andere saß zuhause. Die anderen vier Interviews wurden in Person geführt. Von diesen wurden wiederum zwei im Gruppenarbeitsraum der Universität Wien geführt und zwei im Raum außerhalb der Universität.

6.2.2 ABLAUF

Ausgehend davon, dass für viele autistische Personen Vorbereitung und Vorhersehbarkeit wichtig sind (siehe Abschnitt 3.1), habe ich vor den Interviews den Teilnehmenden auf Wunsch die vorbereiteten Fragen sowie die von mir unterschriebene Einverständniserklärung geschickt. Zu den Interviews in Person habe ich die Einverständniserklärung außerdem in gedruckter Form mitgebracht, um das Einverständnis sichern zu können, falls die Teilnehmenden diese im Voraus nicht unterschreiben wollten (aus technischen oder anderen Gründen), konnten oder es (beispielsweise wegen ihres ADHS) vergaßen. Außerdem habe ich eine detaillierte Wegbeschreibung sowie Fotos von dem Raum, in dem das Interview stattfinden würde,

verschickt. Die entsprechende Version von den Interviews in der Universität habe ich dieser Arbeit angehängt (siehe Anhang); aus Gründen des Datenschutzes habe ich mich dazu entschieden, die zweite Version für den Raum außerhalb der Universität nicht anzuhängen.

Mehrere Personen haben sich für die detaillierte Wegbeschreibung bei mir bedankt, da sie so besser einschätzen konnten, was sie erwartet. Mit dem Versenden des Leitfadens im Vorhinein habe ich mich ein bisschen schwergetan. Ich verstehe gut, dass die Personen sich dadurch vorbereiten und vermutlich auch einen Eindruck von mir gewinnen wollten; da ich allerdings auch gerne gut vorbereitet bin, war mein Leitfaden sehr ausführlich und hatte pro Frage auch mehrere Antwortmöglichkeiten bzw. zusätzliche Impulse, falls eine Erläuterung, Präzisierung oder alternative Formulierung notwendig wäre. Das hat den Leitfaden sehr detailliert und sehr lang gemacht (9-10 Seiten), obwohl das Interview für lediglich 30-60 Minuten angesetzt war und ich hatte Sorge, dass Teilnehmende dadurch abgeschreckt würden. Daher habe ich mich dazu entschieden, nur eine verkürzte Version zu verschicken, die zwar alle Fragen, aber keine Alternativformulierungen oder Optionen enthielt. Während der Interviews selbst habe ich allerdings „meine“ Version ausgedruckt dabeigehabt und mehreren Teilnehmenden erklärt, dass das nicht so viel sei wie es aussähe und ich lediglich gerne gut vorbereitet sei.

Die Interviews begannen mit einer Begrüßung, der Einladung, sich zu setzen und meinem Dank für die Teilnahme. Ich habe mich rückversichert, dass es in Ordnung ist, wenn wir uns duzen und sichergestellt, dass ich die richtigen Pronomen für die Person kenne. Außerdem habe ich nochmal betont, dass die Teilnehmenden das Interview jederzeit und ohne Angabe von Gründen pausieren oder abbrechen dürfen, und nochmal auf die Rücktrittsmöglichkeit hingewiesen. In diesem Rahmen habe ich auch die Hauptpunkte der Einverständniserklärung wiederholt und diese ggf. unterschreiben lassen, wenn dies im Vorhinein nicht passiert war. Anschließend habe ich gefragt, ob es noch Fragen gibt, diese ggf. beantwortet, und gefragt, ob ich die Aufnahme starten darf. Nachdem dies bejaht wurde, habe ich die Aufnahme gestartet und die Einstiegsfrage gestellt. Im weiteren Verlauf des Interviews habe ich mich in der Regel nicht an die Reihenfolge der Fragen in meinem Leitfaden gestellt, sondern bei der Antwort der

teilnehmenden Person angesetzt und dort nachgehakt. Nur die Einstiegs- und Abschlussfragen blieben immer am gleichen Zeitpunkt.

Die Entscheidung, dem Leitfaden nicht strikt zu folgen, hat den Gesprächsfluss erhöht und war außerdem für mein ADHS eine „natürlichere“ Art und Weise, ein Interview zu führen. Gleichzeitig hatte ich die Hoffnung, dass meine (Nach-)Fragen in einem passenden Kontext verständlicher und einfacher zu beantworten sind. Im Nachhinein frage ich mich allerdings, warum ich die Teilnehmenden bei den Interviews in Person aufgefordert habe, sich zu setzen – besonders, nachdem eine Person im Online-Interview sich dagegen entschieden hatte. Ich glaube, ich bin da als spät diagnostizierte AuDHD in ein neurotypisches Skript (zurück-)verfallen und wünschte, ich hätte explizit offengelassen, ob die Teilnehmenden sitzen, stehen, auf- und abgehen, oder eine Kombination dieser präferieren.

Nach den Interviews habe ich erste Gedanken und Auffälligkeiten in Form von kurzen Notizen – schriftlich wie mündlich aufgezeichnet – festgehalten. Die Interviews habe ich zunächst von noScribe, einer KI-gestützten Software, transkribieren lassen und diese anschließend überprüft, korrigiert und ergänzt. Alle Daten werden bei noScribe nur lokal gespeichert, sodass die Verwendung der Software in Einklang mit dem Datenschutzrecht steht. Auf Wunsch habe ich das Transkript anschließend an die jeweilige Person geschickt und freigeben lassen. Nach der Freigabe habe ich die Transkripte analysiert.

7 ANALYSE

Dieses Kapitel beschreibt beschäftigt sich mit der Analyse der transkribierten Daten. Dazu beschreibe ich zunächst mein Vorgehen während der Analyse und reflektiere deren Rahmenbedingungen und Ausgangssituation. Anschließend präsentiere ich die Ergebnisse, also die erarbeiteten Themen. Im letzten Abschnitt reflektiere ich den Prozess der Analyse.

7.1 VORGEHEN

Gemäß der Methodologie der reflexiven TA (siehe Kapitel 5) habe ich mich für die Analyse in einem ersten Schritt zunächst mit den Daten vertraut gemacht. Dazu habe ich

die Audioaufnahmen gehört, während ich gleichzeitig die Transkripte gelesen und mir parallel dazu Notizen zu ersten Eindrücken, möglichen Analyseaspekten gemacht habe. Dazu gehörten zum Beispiel erwartete (z.B. Sensory Issues) wie unerwartete Aspekte (z.B. Effizienz), (scheinbare) Widersprüche (z.B. findet den Bus super aber nutzt ihn wenig), Zweifel (Habe ich auf dieses sensible Thema angemessen reagiert?) und Reflexionsanstöße (z.B.: Warum habe ich überhaupt die einzelnen Linien abgefragt?). Diese habe ich sowohl in digitaler Form in MAXQDA als Memo als auch in handschriftlicher Form in einem Notizbuch gemacht.

Anschließend habe ich die initialen Codes in mehreren Kodier-Runden generiert, dabei weiterhin – diesmal vor allem digitale – Memos geschrieben und diese sowie die vorherigen zur besseren Übersicht mit Überschriften versehen: Idee/Gedanke (z.B.: dieser Punkt kommt in diesem Interview sehr häufig auf), Reflexion (z.B.: hier hätte ich nachhaken sollen), Ähnlich (z.B.: dieser Aspekt wird im nächsten Interview auch genannt), Gegensatz (z.B.: das sehen alle anderen ganz anders), Frage (z.B.: ist dieser Code verständlich?).

Als ich gemerkt habe, dass ich (unbewusst) anfangs, Codes zu gruppieren bzw. weiter zu interpretieren – ich mich also mehr und mehr vom direkten Inhalt der Transkripte gelöst habe – habe ich das als Anlass genommen, aktiv mit der Generierung von Themen zu beginnen. Die im folgenden Abschnitt dargestellten Ergebnisse dessen sind dabei nur eine Version von vielen: Ich habe im Verlauf der Themen-Generierung verschiedene Möglichkeiten herausgearbeitet, die relevanten Codes in Themen umzuwandeln. Schlussendlich habe ich mich für die endgültigen Themen entschieden, die aus meiner Sicht den größten Erkenntnisgewinn darstellen – i.e., die Erfahrungen von autistischen FLINTA* im ÖPNV am eindrucklichsten darstellen und sich potenziell auch von denen anderer Fahrgäste am meisten unterscheiden. Ein weiterer Faktor war die Verständlichkeit: Ich habe mich auch dann gegen ein Thema entschieden, wenn ich den Eindruck hatte, ich kann dies nicht (gut genug) schriftlich kommunizieren – z.B., weil ich eine sehr tiefe Interpretation von Aussagen vorgenommen habe, bei denen in den Interviews nur Andeutungen gemacht wurden und damit konkrete Beispiele fehlen und gleichzeitig die Gefahr einer (übergriffigen) Fehlinterpretation meinerseits besteht. Das habe ich zum Teil allerdings erst im Prozess des Schreibens der Themen realisiert. Dementsprechend standen die Themen und ihre Struktur erst im Schreibprozess bzw. in

der Reflexion darüber ergeben – ähnlich wie Trainor/Burdon (2021) es in ihrer Arbeit beschreiben.

*Konkrete Beschreibungen des Arbeitsprozesses und der sich daraus ergebenden Schwierigkeiten in der Themen-Erstellung Trainor/Burdon (2021) und in der Anwendung von reflexiver TA mit Angstzuständen und ADHS (Broom in Braun/Clarke 2022: 95) sowie die konkrete Angabe von maximal sechs Themen inklusive Unter-Themen (Braun/Clarke 2022) waren für mich immens bestärkend, weil ich mich dadurch weniger alleine in gefühlt habe. Denn dass es im Rahmen der reflexiven TA wenig konkrete Vorgaben und Maßstäbe für richtig bzw. falsch gibt, kann zu Schwierigkeiten führen: „And the absence of simple easy-to-apply rules for reflexive TA can add to feelings of uncertainty, doubt and worry. If anxiety is something you experience in your everyday life outside analysis, reflexive TA can provide fertile ground for anxiety to take hold.“ (Braun/Clarke 2022: 92) Da ich bereits eine Angststörung habe, hat sich beim Lesen dieses Zitats bei mir die Frage ergeben, ob die reflexive TA eine sinnvolle Methodologie für mich ist, wenn diese durch eine solche Wahl verstärkt werden kann. Da ich, ehrlich gesagt, aber bereits recht weit im Forschungsprozess fortgeschritten war, als ich dieses Zitat gelesen habe, hat sich die Frage nach einer alternativen Methodenwahl für mich nicht ernsthaft gestellt. Darüber hinaus bin ich – wie im Methodologie-Teil (siehe Kapitel 5) argumentiert – der Überzeugung, dass die reflexive TA nach meinem Wissensstand die beste Methodologie ist, um meine Forschungsfrage zu bearbeiten. Neben Sorgen darüber, ob ich die reflexive TA korrekt anwende, habe ich auch viel darüber nachgedacht, was ich meinen Interviewpartner*innen schuldig bin, wie ich ihnen gerecht werden kann. Alle haben sich mir gegenüber vulnerabel gemacht und ich wollte mich dem in meiner Arbeit erkenntlich zeigen, indem ich ihre Erfahrungen respektvoll wiedergebe – da die Methodologie aber auch Interpretation erfordert, war ich in Sorge, dass ich Aussagen übergriffig und/oder fehlinterpretiere. Diese Sorge habe ich nicht vollständig auflösen können.*

7.2 ERGEBNISSE

Dieser Abschnitt beinhaltet die Ergebnisse meiner reflexiven TA. Insgesamt habe ich drei Themen herausgearbeitet und diese mit „Ressourcenmanagement: Der ÖPNV als die beste unter schlechten Möglichkeiten“, „(Un-)Sicherheit: Vergeschlechtlichte und/oder autistische Erfahrungen“ und „Bedürfnisse an den ÖPNV: (Un-)Klarheiten und Kollisionen“ betitelt. Diese drei Themen beziehen sich zwar aufeinander, lassen sich aber gleichzeitig klar voneinander abgrenzen und befinden sich innerhalb der maximal sechs Themen, die Braun und Clarke (2022) empfehlen (siehe Kapitel 5).

Ich ordne die Interview-Zitate aus zwei Gründen keinem konkreten Interview zu: einerseits, um die Anonymität der Teilnehmenden zu wahren; andererseits, da das Ziel der reflexiven TA die Generierung von Themen über mehrere Datensätze (in diesem Falle Interviews) hinweg ist und eine entsprechende Zuordnung – anders als bei der IPA – daher nicht notwendig zum Verständnis ist (siehe auch Kapitel 5).

7.2.1 RESSOURCENMANAGEMENT: DER ÖPNV ALS DIE BESTE UNTER SCHLECHTEN MÖGLICHKEITEN

Dieses Thema beschreibt, wie es meinen Interviewpartner*innen bei der Nutzung des ÖPNV geht, warum sie für sich aktuell keine Alternative zur ÖPNV-Nutzung sehen und was es für sie bräuchte, um – mit oder ohne ÖPNV – ihre Mobilität, und damit auch Teilhabe am öffentlichen Leben, zu sichern.

In den Interviews ist häufig angeklungen, dass autistische FLINTA* viele sensorische Reize bei der Nutzung des ÖPNV verarbeiten müssen. Gerade, wenn mehrere von diesen zusammenkommen – z.B. viele verschiedene Gerüche oder auch Gerüche und Geräusche gleichzeitig auftreten –, kann das zu unangenehmen Erfahrungen und im schlimmsten Fall sogar Meltdowns und Shutdowns (siehe Abschnitt 3.1) führen. In den Interviews wurden solche Erfahrungen wie folgt beschrieben:

„es sind da zu viele Reize, zu viel Lärm, zu viel Licht, zu viele Menschen. Das ist einfach so der blanke Horror für mich. [...] [Wenn ich weiß, ich muss jetzt den ÖPNV nutzen,] ja, da geht es mir gar nicht gut. Da habe ich jetzt schon so ein Gefühl, das müsste ich zu einer Prüfung, wo ich nichts gelernt habe, oder zu meiner Hinrichtung oder zu irgendwas,

ganz was, zu einer Gerichtsverhandlung, wo ich der Angeklagte bin, irgendwie so ein ganz gruseliges Gefühl ist das.“

„Also erstmal ist es so, dass meine häufigsten Meltdowns momentan oder Shutdowns eigentlich immer in den Öffis passieren.“

Diese Zitate illustrieren das mögliche Ausmaß der Belastung autistischer Personen in der Nutzung des ÖPNV. Nicht nur die Erfahrung in den Verkehrsmitteln selbst kann, aufgrund von Reizüberflutung, zu Meltdowns und Shutdowns führen – selbst das Wissen, dass eine ÖPNV-Nutzung ansteht, löst immens negative Gefühle und Erwartungen aus. Dies illustriert, dass die Nutzung des ÖPNV durchaus als signifikante Belastung wahrgenommen wird, was mich im zweiten Schritt dazu führt mich damit zu befassen, warum diese jedoch trotzdem, und meist routinemäßig, genutzt werden.

So zeigt sich, dass es für die Interviewpartner*innen trotz der möglicherweise negativen Erfahrungen aktuell keine Alternative zum ÖPNV als Transportmittel gibt. Das Fahrradfahren wird aufgrund der in Wien vorhandenen Infrastruktur, bei der Fahrradwege auf den relevanten Strecken lediglich ein durch eine Linie abgetrennter Bereich auf einer Autospur sind, als zu gefährlich empfunden, denn Autos und Lastkraftwagen hielten keinen Abstand zu den Fahrradfahrenden ein oder würden die fahrradfahrende Person potenziell nicht sehen (können):

„Also ich hätte ein Fahrrad und ich traue mich das nicht in Wien [...] weil es ist, also draußen [am Stadtrand, in einem Außenbezirk] ist nicht sehr viel nur für Fahrräder angepasst, man fährt dann halt auf der Straße neben den LKWs und so und das traue ich dann nicht.“

Selbst, wenn es einen von der Straße räumlich getrennten Fahrradweg gibt, so muss sich dieser zum Teil mit Fußgänger*innen geteilt werden, was ebenfalls als gefährlich und darüber hinaus verwirrend empfunden wird – ein Umstand, der mentale Ressourcen kostet:

„Also ich bin der Safety-Conscious, und ich finde es nicht sehr accessible, hier [in Wien] Fahrrad zu fahren, weil, ich habe das Gefühl, ich bin häufig sehr verwirrt, und dann teilt man sich irgendwie mit Fußgänger*innen den Gehweg. Und es ist just too confusing, slash dangerous, slash noch eine Sache, für die ich dann mal wieder zur Polizei gehen muss, wenn sie [das Fahrrad] gestohlen wird.“

Beide Zitate zeigen, dass physische Sicherheit und ggf. auch eine gewisse risikoaverse Persönlichkeitsstruktur durchaus als Barriere für die Nutzung eines Fortbewegungsmittels ist, mit dem man nicht nur aktiv am Straßenverkehr teilnehmen muss (und auch Entscheidungen über bspw. das Ein- und Aussteigen hinaus treffen muss), sondern das ggf. auch entwendet werden kann. So wird bspw. im zweiten Zitat deutlich, dass ein weiterer Nachteil des Fahrradfahrens ist, dass die Sorge besteht, dass dieses – besonders bei fehlender Abstellmöglichkeit in einem Hausinnenhof oder Keller – gestohlen werden kann. Dies kann wiederum Arbeit in Form des Stellens einer Strafanzeige bei der Polizei und gleichzeitig auch ein Brechen mit der Routine bedeuten, da kurzfristig und ungeplant auf ein alternatives Fortbewegungsmittel umgestiegen werden muss, was durchaus eine emotionale Herausforderung für autistische Personen darstellt.

Selbst wenn kaum Diebstahlgefahr besteht und bspw. Abstellmöglichkeit im Innenhof des Wohnhauses bereitgestellt werden, so ist diese bei fehlendem Witterungsschutz nur bedingt hilfreich, was ebenfalls Arbeit in Form von Instandhaltungsarbeit bedeutet:

„Und Fahrrad bin ich schon immer wieder phasenweise viel gefahren. Und es steht jetzt auch im Hof, das einzige Dumme ist im Hof, es ist nicht geschützt und überdacht, das heißt es ist viel Wartungsaufwand. Und es ist dann oft irgendwie die Luft [im Reifen] nicht gut, wenn es halt kalt und heiß war. Also das ist irgendwie ein bisschen Arbeit plus ich habe halt dann oft doch nicht ganz die Energie mit dem Fahrrad weiter wegzufahren.“

Außerdem wird in diesem Zitat deutlich, dass mit dem Fahrrad nicht jede Strecke bewältigt werden kann: Bei längeren Distanzen reicht die Energie häufig nicht aus, um das Fahrrad als Alternative nutzen zu können. Das gleiche Problem zeigt sich in einem anderen Zitat, in dem die hügelige Topographie Wiens als Grund genannt wird, das Fahrrad nicht mehr nutzen zu können:

„Also eigentlich, ich hab theoretisch ein Fahrrad, aber das hab ich schon seit Ewigkeiten nicht mehr verwendet, weil ich auch ein bisschen auf einem Berg oben wohne, das heißt egal von wo ich komme, wohin ich fahre, es geht immer bergauf und das ist sehr demotivierend.“

Der Aspekt der physischen Energieressourcen fällt beim Autofahren weg; dort können allerdings die benötigten mentalen Energieressourcen einer Nutzung im Weg stehen –

denn das Autofahren in der (Groß-)Stadt wird aufgrund des vielen Verkehrs als ressourcenzehrend und auch überfordernd empfunden:

„ich habe zwar einen Führerschein, aber ich fahre ja auch nicht in der Stadt, weil, das ist mir zu stressig, ich fahre nur am Land, wo keiner ist“

Darüber hinaus wird auch die Infrastruktur für Autos als nicht sinnvoll empfunden, denn die Kosten für ein Auto sind hoch und die Parkplatzsuche gestaltet sich schwierig, wobei letzteres wiederum einen unvorhersehbaren Aspekt der Nutzung darstellt:

„Ich habe ein Auto, aber das ist in Wien halt einfach nur dumm und sonst gar nichts, bringt nichts, kostet Geld, [du] findest keinen Parkplatz, das ist völlig sinnlos.“

An anderer Stelle wird ein gut ausgebauter ÖPNV explizit als Vorteil einer Großstadt genannt – besonders, wenn kein Führerschein vorhanden ist. Daher wird die Nutzung eines Autos als nicht erstrebenswert angesehen; auch, weil der ÖPNV (theoretisch) eine kostengünstige, umweltfreundliche Möglichkeit zur Fortbewegung bietet:

„Auto geht nicht, ich habe keinen Führerschein, und selbst wenn, warum bin ich in einer großen Stadt. Und ich glaube, dafür ist es nicht ein struggle genug, die Öffis zu nutzen, also, als dass ich je sagen würde, ich würde dafür einen Führerschein machen, und ein Auto haben. Unabhängig jetzt, tatsächlich von den Finanzen. Das ist fine genug für mich. Das ist auch das, was ich attraktiv finde in einer Großstadt, dass ich überall hinkomme mit den Öffis. Es ist es auch so ein bisschen eine ethische und moralische Entscheidung, also unabhängig von der praktischen sozusagen.“

Auch das Zu-Fuß-Gehen ist nicht immer eine sinnvolle Alternative, da Ziele häufig zu weit weg sind, um diese in einem sinnvollen Zeitrahmen erreichen zu können. In meinen Interviews wurde deutlich, dass die Teilnehmenden daher den ÖPNV daher für das Erreichen fast aller Ziele – und damit der Erfüllung wirtschaftlicher, gesundheitlicher und sozialer Bedürfnisse – nutzen (müssen), auch wenn diese Wahl häufig primär aus pragmatischen Gründen erfolgt:

„als ich noch Seminare in Präsenz hatte, war die die Uni der obvious contender. Jetzt ist es die Arbeit, aber halt auch solche Sachen wie Arzttermine und bürokratischen Scheiß, so alles, wo man halt mal hinmuss. [...] Und sonst ist tatsächlich auch viel recreationally, weil, ich gehe eben gerne wandern mit meiner Partnerin und besagtem Hund.“

„Ich gehe eigentlich, also ich verwende eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel immer, wenn ich nicht zu Fuß gehen kann. Also überall hin. [...] [Außer, es geht nicht,] also wittertechnisch, zu weit oder auch keine Zeit. [...] [Aber lieber ist mir] zu Fuß gehen, immer. [...] [weil,] ich gehe viel und gerne spazieren.“

Das Zu-Fuß-Gehen wird daher von manchen als Option gewählt, wenn das Wetter und die Streckenlänge es zulassen oder die benötigte Zeit nur minimal länger ist, als wenn der ÖPNV genutzt werden würde. Dies illustriert, dass die ÖPNV-Nutzung primär erfolgt, wenn andere, präferierte Optionen, bspw. aus zeitlichen Gründen nicht gewählt werden können:

„Und während, wenn ich [zur Arbeit] U-Bahn fahre, dann laufe ich praktisch genauso viel, wie wenn ich einfach von vornherein gelaufen wäre. Also es ist- 20 Minuten versus 28 Minuten Fußweg, nur für 2 Minuten in der U-Bahn und das lohnt sich einfach nicht.“

Dementsprechend wird deutlich, dass der ÖPNV – trotz seiner Nachteile – für meine Interviewpartner*innen in vielen Situationen als einzig sinnvolle Möglichkeit für die Fortbewegung in Wien wahrgenommen wird: Er ist häufig die schnellste Option, bietet Schutz vor Witterung, wird als unfall- und diebstahlsicherer wahrgenommen, kostet am wenigsten (aber nicht keine) physische und mentale Ressourcen und kann unabhängig von der Wohnsituation – sei es bezüglich der Topographie oder Fahrrad-Abstellmöglichkeiten – genutzt werden.

Auf Basis der oben dargestellten Schwierigkeiten bei der Nutzung des ÖPNV gibt es mehrere Wünsche, welche die Interviewpartner*innen geäußert haben. Diese Wünsche beziehen sich sowohl auf den ÖPNV als auch auf den Ausbau möglicher alternativer Transportmethoden – denn alle Interviewpartner*innen sehen aktuell keine mögliche Alternative zu ihrer Nutzung des ÖPNV, obwohl dessen Nutzung mit unangenehmen und teilweise gefährlichen Erfahrungen verbunden ist, die unter anderem auch in engem Zusammenhang mit ihren Lebensrealitäten als autistische Personen und/oder FLINTA* stehen.

Bezüglich des ÖPNV-Fahrplans wurden sich eine (noch) engere Taktung von U-Bahn-, Bus- und Straßenbahnlinien sowie eine Art Außenring, der die Außenbezirke miteinander verbindet, gewünscht. Außerdem wurde mehrfach der Wunsch nach einem Ruhebereich, wie es ihn in Regional- und Fernzügen schon gibt, geäußert. Wie das folgende Zitat exemplarisch zeigt, gibt es ein Bedürfnis nach einem separaten Bereich,

in dem zumindest ein potenziell überfordernd wirkender Außenreiz wie Lärm reduziert wäre. Dies wiederum würde den ÖPNV als öffentlichen Raum zugänglicher und nutzbarer für autistische Menschen zu gestalten:

„es muss accessible werden. Ich hätte, ich habe vor Jahren [den WL] einmal geschrieben, wie es mit Ruheabteils aussieht, zumindest in den Nichtstoßzeiten, haben die gesagt, das ist organisatorisch keinesfalls umsetzbar und geht nicht und das ist unzumutbar und keine Ahnung. Also da waren sie so hart [...] wenn da halt ein Abteil einfach wirklich völlig handyfrei wäre, es würde mein Leben einfach verändern. So literally. Ich wäre einfach entspannter in meinem ganzen Leben, wenn ich wüsste, [es ist] einfach kein Terror mehr mit diesen verdammten Handys.“

Die Tatsache, dass eine Person diese Option bei den WL sogar schon angefragt hat, unterstreicht die Dringlichkeit dieses Bedürfnisses. Auf der anderen Seite besteht auch Unsicherheit darüber, ob ein solches Ruheabteil hilfreich wäre, da dies davon abhängig ist, dass sich die mitfahrenden Personen an die Regeln halten. Im Fernverkehr sei dies nicht immer der Fall:

„ich meine, es funktionieren die Ruheabteile ja leider nicht mal in den ÖBB. Du musst in den ÖBB Geld zahlen, um wirklich Ruhe zu haben. Das ist halt auch extrem sozial scheiße, weil wenn du Geld hast, kannst du ein First Class Ticket kaufen, das ist es wirklich leiser dort. Und das Ruheabteil in den ÖBB funktioniert so begrenzt für mich, also es ist immer noch nicht leiser genug einfach.“

Diese Abhängigkeit von anderen Personen wäre nicht gegeben, wenn es – so der Wunsch in einem anderen Interview – ein komplett eigenes Abteil für eine begrenzte Anzahl autistischer Menschen gäbe, um den ÖPNV komfortabel und sicher nutzen zu können. Auffällig ist im folgenden Zitat zudem, dass davon ausgegangen wird, dass andere autistische Personen die jeweiligen sensorischen Bedürfnisse besser erfüllen können, was auch im Hinblick auf das vorherige Zitat signifikant erscheint, da dort darauf verwiesen wird, dass das Ruheabteil zwar ruhig, aber eben nicht ruhig genug sei:

„Ja, ich hätte gerne so ein kleines Abteil nur für mich. [...] Wo oben drauf steht, für Autisten, und da sitze ich dann mit höchstens einem weiteren Autisten nur in diesem Abteil. [...] Ja, meinen eigenen Bereich, ohne Lärm oder Geruch, komplett so abgeschottet, nur mit so einer eigenen Tür.“

Bezüglich anderer Verkehrsmittel wurden besonders Auto und Fahrrad thematisiert, wobei bei ersterem die Meinungen geteilt sind. Auf der einen Seite wurde gefordert, die Stadt komplett autofrei zu gestalten, da sie dann sicherer und angenehmer zu navigieren wäre:

„Autos aus der Stadt verbannen und dann sind die Straßen auch leerer, [...] weil Autos scary sind und laut und viel Platz verbrauchen und stinken und ich - eigentlich nur Nachteile als nicht autofahrende Person“

Darüber hinaus wurde ein gut ausgebauter ÖPNV auch explizit als Grund für den Umzug in eine Großstadt genannt – denn so besteht keine Abhängigkeit von einem Auto:

„Und ich glaube, dafür ist es nicht ein struggle genug, die Öffis zu nutzen, also, als dass ich je sagen würde, ich würde dafür einen Führerschein machen, und ein Auto haben. Unabhängig jetzt, tatsächlich von den Finanzen. Das ist fine genug für mich. Das ist auch das, was ich attraktiv finde in einer Großstadt, dass ich überall hinkomme mit den Öffis.“

Auf der anderen Seite könnte für andere das Auto die einzige Möglichkeit sein, die Stadt zu navigieren, wenn die (mögliche) Reizüberflutung im ÖPNV nicht auszuhalten ist:

„mit dem Auto zu fahren sollte für autistische Personen immer irgendwie eine Option sein. Gratis Parkplätze, Behinderten-Parkplätze überall, das sollte einfach, wenn es mir nicht so gut geht, ist wirklich Autofahren, das Einzige was ich halt hinbekomme und dass man als autistischer Mensch halt nicht mal einen Behinderten-Parkplatz bekommen kann, wenn du halt nicht schwer behindert bist. Das finde ich halt ein bisschen arg.“

Außerdem wurde das Fahrradfahren als mögliche Alternative diskutiert; dafür bräuchte es aber ein besseres Wegenetz und die Sicherheit der Fahrradwege müsste – z.B. durch klarere Abgrenzungen von der Straße – erhöht werden:

„Fahrradwege ausbauen, haben wir schon gesagt. Viel bequemere, bessere, sichere Fahrradwege, dann ist allerdings Wien auch leider hügelig, das kann man schwer umdesignen, das hindert mich auch dran, in den 18. zu fahren zum Beispiel.“

Darüber hinaus wird hier deutlich, dass auch die Topografie Wiens – konkret, die Hügel – ein Hindernis für die vermehrte Nutzung des Fahrrads sein kann. Das wurde auch in anderen Interviews thematisiert; mögliche Lösungen, die dafür genannt wurden, waren

unter anderem das Nutzen von E-Bikes (aktuell aus finanziellen Gründen jedoch nicht möglich) sowie – als universellere Lösung – das Bauen von Brücken oder Gondeln:

„Ich bin überzeugt davon, dass es Möglichkeiten gibt, dass man so was hat, dass man vielleicht einfach eine Brücke baut, oder so Sachen. Ich muss nicht E-Bike bergabfahren, aber ich muss auch nicht so steil bergauf fahren. Und ich habe mit Steigungen so jetzt kein Problem. Aber wenn es richtig rauf geht, ist es irgendwie schwierig. Und das ist halt der Grund, warum ich dann auf Öffis umsteige.“

Aus der Bestandsaufnahme und den Wünschen lässt sich für dieses Thema ableiten, dass der entscheidende Aspekt für die Wahl des Fortbewegungsmittels in Wien für meine Interviewpartner*innen die vorhandenen Ressourcen sind: In der Abwägung gewinnt in der Regel der ÖPNV trotz seiner Nachteile, weil er tatsächlich und erwartbar die wenigsten Ressourcen kostet. Zu diesen Ressourcen gehört einerseits Energie: zum Beispiel physische, die beim Zu-Fuß-Gehen oder Fahrradfahren bergauf mehr benötigt wird als in der ÖPNV-Nutzung – aber auch mentale Energie im Sinne des Wissens, das für Instandhaltungsarbeiten des Fahrrads benötigt wird, Vorsicht beim Teilen der Straße mit Autos oder des Weges mit Fußgänger*innen oder Stressmanagement beim Autofahren. Eine weitere relevante Ressource ist Zeit: Die Instandhaltung eines Fahrrads kostet Zeit, die in der ÖPNV-Nutzung wegfällt, und ab einer gewissen Länge der Strecke ist es nicht mehr sinnvoll, diese zu Fuß zu bewältigen, da dies zu lange dauern würde. Außerdem sind die finanziellen Ressourcen relevant: Die Nutzung des ÖPNV ist in dieser Hinsicht günstiger als die Nutzung eines Autos, für das nicht nur Wartungs-, sondern potenziell auch Parkplatzkosten anfallen. Jedoch zeigen die Wunschvorstellungen meiner Teilnehmenden, dass sie sich durchaus wünschen, dass sie ihre Fortbewegung flexibler gestalten können und nicht ausschließlich auf den ÖPNV angewiesen zu sein, dafür jedoch strukturelle Maßnahmen ergriffen werden müssten.

7.2.2 (UN-)SICHERHEIT: VERGESCHLECHTICHTE UND/ODER AUTISTISCHE ERFAHRUNGEN

Da meine Interviewpartner*innen – wie im ersten Thema beschrieben – aktuell in den meisten Situationen keine reell umsetzbare Alternative zur ÖPNV-Nutzung sehen, versuchen sie, die Nutzung trotz aller Schwierigkeiten so angenehm wie möglich zu gestalten. In den Interviews wurde allerdings regelmäßig deutlich, dass – trotz der

vielen und unterschiedlichen Maßnahmen dies zu erreichen – Vieles an der ÖPNV-Nutzung außerhalb der Kontrolle meiner Teilnehmenden liegt. Dieses Thema beschreibt daher ihre autistische und/oder vergeschlechtliche Erfahrungen von psychischer und physischer (Un-)Sicherheit und ihre Strategien im Umgang damit.

Ein Aspekt der psychischen Unsicherheit sind die sensorischen Eindrücke, besonders von als zu hell empfundenem Licht und Umgebungsgeräuschen, die Unbehagen auslösen und daher versucht werden durch Accommodations zu managen. Als Lärmquellen wurden dabei die sich automatisch schließenden Türen, laute Unterhaltungen anderer Personen miteinander oder am Handy sowie das Spielen von Handyspielen und Anschauen von Videos ohne Kopfhörer genannt.

„Ja, und nebenbei noch telefonieren. Und irgendwie ein Spiel auch noch spielen. Also, das ist mir jetzt schon im letzten Jahr, also mir ist das schon viel aufgefallen, dass Leute einfach laut am Handy irgendwelche Videos schauen. Oder auf Lautsprecher telefonieren jetzt auch voll viele. Verstehe ich gar nicht, weil ich denk, so, hey, was geht?“

„ich habe gern Abstand zu anderen Leuten, [...] weil sie halt laut sein können.“

Um diese zu kompensieren, werden verschiedene Strategien angewandt: das Tragen von Noise-Cancelling-Kopfhörern oder Ohropax sowie das Tragen einer Sonnenbrille. Erstere können sogar so wichtig sein, dass sogar ein Ersatzpaar mitgenommen wird:

„ohne Noise-Cancelling könnte ich nicht Öffi fahren [...] ich habe ein zweites Paar mit, also so wichtig sind die“

Dabei variiert es, ob über die Kopfhörer auch Musik oder Podcasts gehört werden oder die noise-cancelling Funktion an sich schon ausreicht, um als störend empfundene Geräusche ausreichend zu dämpfen. Das gleichzeitige Tragen von Sonnenbrille und Noise-Cancelling-Kopfhörern ist jedoch – je nach Art der Kopfhörer – nicht unbedingt möglich, sodass in diesem Falle auf die Möglichkeit von Ohropax ausgewichen wird. Auf der anderen Seite stellt das Tragen von Kopfhörern auch ein Risiko dar, denn durch die breite Geräuschunterdrückung kann die Umgebung nicht mehr vollständig wahrgenommen werden, was wiederum zu einem Gefühl der Unsicherheit führt:

„Und mit Kopfhörern traue ich mich dann fast gar nicht, weil, was ist, wenn ich die Umgebung nicht gescheit mitkriege, aber eigentlich ist die Umgebung ja trotzdem zu laut, allein schon durch das Windgeräusch.“

„Weil, ich kann es auch nicht, dass ich mir Kopfhörer aufsetze und dann einfach sitze und dann nichts mehr höre. Das geht bei mir auch nicht, weil, es ist sehr, sehr wichtig, dass ich die Umgebung wahrnehme. Sozusagen, ich scanne das auf potenzielle Gefahren. Also ich kann nicht hier sitzen, mit Kopfhörer, Augen geschlossen halten, weil, da sehe ich keine Gefahr kommen [...] irgendwelche verdächtigen Personen, potenzielle Räuber, Diebe oder auch irgendwelche sexuellen Belästiger. Ich möchte das absキャンen. Wer verdächtig ist, wie gibt sich der, wie schaut der aus, wie redet der, was tragen die? Also was reden die, wie reden die? Also es ist für mich sehr wichtig, eben im öffentlichen Raum, die Gesamtsituation abzuscannen.“

Anhand dieser Situation wird deutlich, dass eine Abwägung zwischen dem Erfüllen sensorischer – und damit psychischer – Sicherheit und (primär) physischer Sicherheit gemacht werden muss. Darüber hinaus illustriert das erste der beiden Zitate das Ausmaß der möglichen Reizüberflutung, da diese bereits durch das Geräusch von Wind ausgelöst werden kann, einem Auslöser, der nicht verhindert werden kann. Außerdem wird hier und an anderen Stellen deutlich, dass die Quelle von möglicher physischer Gefahr in der Regel Gruppen oder männlich gelesene Personen sind und meine Teilnehmenden, allesamt FLINTA*, also Sicherheitsabwägungen treffen (müssen):

„Wer verdächtig ist, wie gibt sich der, wie schaut der aus, wie redet der, was tragen die? Also was reden die, wie reden die?“

„ich würde auch immer creepy Männer vermeiden, as always“

Dem ÖPNV kommt im Zusammenhang mit Sicherheit(sgefühl) eine Sonderrolle im Kontext des öffentlichen Raums zu: Er ist ein öffentlicher Raum, der (durch die Außenwände) physisch begrenzt ist und damit wenig(er) Ausweichmöglichkeiten bietet. Das wiederum kann das Gefahrengedühl verstärken:

„Ja, also dieses Überlebens-, oder Überlebens- ist vielleicht übertrieben, aber dieses auf Alarm sein, wenn da eine Gruppe ist, die lauter ist oder auch nur eine Person, die lauter ist, [ist] auf jeden Fall da, das stimmt schon. Hat aber jetzt, glaube ich- wobei, doch, in den Öffis ist es schon wieder anders, weil es ein geschlossener kleiner Raum ist und man kann nicht Straßenseite wechseln oder so zum Beispiel.“

Anhand dieser Zitate zeigt sich auch, wie viel Arbeit die Sicherstellung psychischer und physischer Sicherheit bedeutet. Das Mitnehmen und rechtzeitige, regelmäßige Aufladen von einem oder sogar mehreren Paar Noise-Cancelling-Kopfhörern bedeutet, dass zur

Nutzung des ÖPNV Vorbereitung und mental load notwendig sind; das Beobachten von Personen(gruppen) in der unmittelbaren Umgebung während der Nutzung des ÖPNV verlangt ebenfalls Arbeit in Form von Aufmerksamkeit. In anderen Zitaten wird deutlich, dass nicht nur die Umgebung beobachtet, sondern auch aktiv das eigene Verhalten angepasst werden muss, um sich sicher(er) zu fühlen:

„also ich habe früher auch so diese Aufmerksamkeit von Männern, ich habe das immer irrsinnig stark gespürt und es war immer unfassbar unangenehm. [...] Und es ist mir jetzt immer noch unangenehm, wenn Männer mich anschauen, aber einerseits, ich werde zum Glück auch älter und es nimmt ein bisschen ab. Und andererseits, wegschauen hilft tatsächlich, es ist halt schade, wenn du immer so auf den Boden oder so schaut, aber es ist schon friedlicher.“

„Ich sitze gern [...] gleich am Eingang [...], [w]eil mal halt, wenn irgendwas ist, schneller draußen ist.“

Diese Verhaltensanpassung ist eine weitere Dimension der Arbeit, die gemacht wird. Im ersten Zitat wird außerdem deutlich, dass die Person es selbst es bedauert, diese Arbeit machen zu müssen, aber sich letztendlich nach Abwägung der Möglichkeiten trotzdem dafür entscheidet. Das zweite Zitat illustriert die Dimension des Unsicherheitsgefühls: Um sich sicher(er) zu fühlen, muss die Person einen Platz nahe der Tür haben, um eine Fluchtmöglichkeit zu sichern. Außerdem wurden vergeschlechtliche Erfahrungen im Umgang fremder Personen mit dem eigenen Bedürfnis nach einem Mindestabstand zu anderen beschrieben:

„Aber ich merke extrem oft, wenn ich mich hinsetze und neben mir ein Dude breitbeinig sitzt, dass er sich keinen Millimeter bewegt. Und wenn eine Frau neben mir sitzt, dass sie direkt Platz macht, so auch nur symbolisch zur Seite rückt, obwohl da eh genug Platz [ist], also so, das fällt mir extrem oft auf. Und auch wenn, oder umgekehrt, wenn ich wo sitze und jemand setzt sich neben mich, dass da halt ein Dude gefühlt, dass er fast mein Knie berührt, mit seinem Knie. Und ich habe dann auch immer diesen Konflikt, weil, ich will mir halt den Platz auch nicht nehmen, aber ich will die Person auch nicht berühren.“

Während als männlich gelesene Personen (zu) viel Raum einnehmen, scheint bei anderen ein Bewusstsein für das Bedürfnis nach „personal space“ da zu sein. Dieses wurde auch in einem anderen Interview deutlich, in dem außerdem die enorme Bedeutung von Abstand für die psychische Gesundheit klar wird:

„Und dann gibt es natürlich so Szenarien, wo- man ist packed like sardines. Das ist in Wien tatsächlich okay-ish, also I don't love it, [...] aber jetzt gerade im Vergleich zu so Städten wie London, wo man dann auch noch keinen headroom hat, das finde ich in Wien okay, weil du hast zumindest-, du bist noch oben nicht auch noch klaustrophobisch eingeschränkt. [...] Also in London musste ich dann wirklich mal raus. Und jetzt, es war nicht nur dann eine Preference, sondern I needed to get out, because otherwise, I would have had a panic attack. Und das hatte ich jetzt in Wien noch nicht.“

„ich mag gerne die öffentlichen Verkehrsmittel, wo es auch Einzelsitzplätze gibt. Weil, again, distance is important to me. Und dann setze mich ganz gerne dahin.“

Während körperliche Distanz in diesen beiden Zitaten eher als primär autistisches Bedürfnis aufkommt, so zeigen andere Erzählungen, dass Abstand zu anderen zu halten auch eine Reaktion auf erfahrene Beleidigungen oder Gewalt sein kann.²⁹ So erzählt eine Person, wie die Erfahrung aufgrund ihres Gewichts beleidigt zu werden, ihr Verhalten und ihre Gedanken bei der ÖPNV-Nutzung mitstrukturiert: Um die Wahrscheinlichkeit einer Wiederholung solcher Erlebnisse zu verringern, wird versucht, auf einem Einzelsitzplatz zu sitzen:

„Und seit ich halt dicker bin, ist es halt so, dass sich manchmal Leute wegsetzen oder mich beleidigen. [...] Und das ist dann irgendwie sehr unangenehm, weil dann habe ich das Gefühl, ich habe kein Recht auf einen Sitzplatz und ich sollte lieber in einer Ecke stehen und verschwinden oder gar nicht Öffi fahren, weil ich zu dick bin und zu viel Raum einnehme. [...] [Aber auf dem Weg hierher habe ich gedacht,] heute ist ein guter Tag, ich habe einen Einzelsitz bekommen. Und dann muss ich mich halt nicht klein machen, damit irgendjemand anderer mich nicht beschimpft, also es beschimpft mich nicht jeder. Aber ich meine, es ist diese Angst dahinter irgendwie, ich brauche halt bitte keine Ablehnung, es ist alles schon eh schon zu viel. Und dann wird man halt, da mache ich mich immer so klein, und das ist halt in meiner Körpergröße und -breite nicht so einfach. Und dann fühle ich mich einfach überhaupt nicht gut. Und wenn ich einen Einzelsitz habe, dann bin ich einfach happy, weil dann sitze ich, wie ich will.“

Das eigene Sicherheitsgefühl zu erhöhen, bedeutet also zusätzliche Arbeit in Form von (Vor-)Sorge und der Suche nach einem Einzelsitzplatz. Eine andere Person berichtet von einem im ÖPNV erlebten körperlichen Angriff, eine Gewalterfahrung, die ebenfalls

²⁹ Im Folgenden werden die in der Triggerwarnung genannten Zitate zu Erfahrungen mit Bodyshaming und Hassverbrechen aufgeführt und interpretiert.

nachhaltig zu einem Gefühl der Unsicherheit und zu Verhaltensanpassung geführt hat: Auch sie hat im Nachgang dieses Erlebnisses versucht, nicht nur auf einem Einzelplatz, sondern auf einem, der in der Nähe der das Transportmittel fahrenden Person und/oder möglichst von anderen Fahrgästen abgeschirmt ist (sodass z.B. niemand im Rücken der Person stehen kann) zu sitzen.

„Ich bin auch mal gehatecrimed geworden in die Öffis [...] Und da war ich halt dann voll panisch irgendwie danach. Und dann war es ja immer so, das war im Bus. Und ich sitz gern im Bus, in diesen Doppelbussen, bei diesem Einzelplatz da, wo diese Biegung ist. Und zwar dann, ich bin dann da öfter gesessen, und ich hab dann immer kurz so Panik gekriegt, dass irgendwie wer hinter mir ist, und irgendwas machen will wieder so. Aber so-, dann ist mir das kurz eingefallen, dass das ja passiert ist. Und dann war ich wieder so, okay, und da bin ich dann eine Zeit lang immer irgendwo gesessen, wo hinter mir irgendwie nicht wirklich wer sitzen kann. Oder ganz vorne beim Fahrer. Also Fahrerin oder so. [...] also ich hab Nagellack getragen und ich schau ja männlich aus. Und ich hab roten Nagellack getragen und einen fliedernen Pulli und eine braune Hose, glaube ich. Und ich weiß nicht, was war, aber es war so ein älterer Herr, dann neben mir, und der hat mich die ganze Zeit so crazy angeschaut. Aber ich hab mir gedacht, okay, es ist halt Wien und es halt-, der schaut halt irgendwie halt mal crazy. Und dann hat er immer wieder halt irgendwas gemurmelt oder so was und ich hab meine Kopfhörer auf gehabt, ich hab mir gedacht, okay, Blickkontakt vermeiden und ich steig dann eh bald aus und beim Aussteigen hatte er dann seinen Kaffee auf mich geworfen. Aber erst wie-, also beim Aussteigen, also und dann haben die Türen schon zugemacht und dann hat er da ein Mittelfinger gezeigt und ich hab leider nicht genau verstanden, was er gesagt hat, weil es hätte- ja, das wegen dem Gesetz irgendwie anders ist in Österreich, wo man weiß, dass sie halt quasi gegen eine bestimmte Gruppe was sagen, wenn das so verallgemeinert wird, dann wird das anders gehandhabt, als wenn man persönlich beleidigt worden wäre.“

Insgesamt werden intersektionale (Gefahren-)Dimensionen in der Nutzung des ÖPNV deutlich. Einerseits befinden sich autistische FLINTA* in einem konstanten Aushandlungs- bzw. Entscheidungsprozess, in dem verschiedene Sicherheitsaspekte gegeneinander aufgewogen werden müssen: Sensorische (Über-)Reize und damit das psychische Sicherheitsgefühl können möglicherweise nur auf Kosten des physischen Sicherheitsgefühls gemanaged werden, wenn eine Wahl zwischen dem Tragen von Noise-Cancelling-Kopfhörern und der Umgebungswahrnehmung wegen potentiell gefährlicher männlich gelesener Personen oder Personengruppen getroffen werden

muss. In der Konsequenz bedeutet dies in jedem Fall eine Verhaltensanpassung und Sorgearbeit sich selbst gegenüber – konkret, erhöhter Wachsamkeit, der grundsätzlichen Wahl Einzelsitzplatzes oder Blickkontaktvermeidung – von der sich vermuten lässt, dass diese im Gegensatz zu männlich gelesenen, gender-konformen autistischen Personen nicht geleistet werden muss. Auf der anderen Seite können autistische und geschlechtsspezifischen Bedürfnisse in Einklang miteinander stehen, wenn Blickkontaktvermeidung und die Wahl eines bestimmten Sitzplatzes als notwendig für die psychische und physische Sicherheit empfunden werden. Die Notwendigkeit dessen wird für autistische FLINTA*, die – zum Beispiel aufgrund ihres Körpergewichts – weiteren (intersektionalen) Formen der Diskriminierung ausgesetzt sind, verstärkt. Diese Verhaltensanpassungen aufgrund von erfahrener (intersektionaler) Gefahr findet dabei nicht nur akut in der jeweiligen Situation statt, sondern wirkt auch langfristig nach, um die Wahrscheinlichkeit einer Wiederholung zu verringern. Dabei können jedoch nicht alle Möglichkeiten der Risikoverringerung vollständig kontrolliert werden – Blickkontakt kann auch unabsichtlich entstehen, und es gibt keine Garantie auf einen Einzelsitzplatz.

7.2.3 BEDÜRFNISSE AN DEN ÖPNV: (UN-)KLARHEITEN UND KOLLISIONEN

In diesem Thema geht es um die verschiedenen Bedürfnisse, die vom ÖPNV erfüllt werden müssen – und damit auch darum, welche (Un-)Klarheiten es beim Versuch, diese zu erfüllen, gibt und wo die Bedürfnisse verschiedener Personengruppen miteinander kollidieren (können).

Grundsätzlich habe ich in der Analyse das Muster identifizieren können, dass die meisten meiner Interviewpartner*innen lieber sitzen als stehen und besonders Einzelsitzplätze, bei denen es keine Sitznachbar*innen geben kann, beliebt sind:

„Im Idealfall sitze ich eigentlich schon. Ja.“

„ich mag gerne die öffentlichen Verkehrsmittel, wo es auch Einzelsitzplätze gibt“

Allerdings habe ich festgestellt, dass nicht alle Interviewpartner*innen die Einzelsitzplätze trotz einer klaren Präferenz dafür nutzen, da für sie nicht eindeutig klar ist, ob sie zu deren Nutzung berechtigt sind. Das wird anhand eines Austauschs deutlich, in dem eine interviewte Person erzählt, sie habe aufgrund ihres Autismus einen

Behindertenpass beantragt, und überlegt jetzt, welche Rechte sich in der ÖPNV-Nutzung für sie ergeben würden, sobald sie diesen erhält:

„I³⁰: Wenn ich [dann] einen Behindertenpass habe, dann kann ich [im ÖPNV] auf den Behinderten-Plätzen sitzen, oder? Oder gilt es nur für körperlich Behinderte? [...]

MS: Da darfst du auch jetzt schon draufsitzen, würde ich sagen.

I: Okay, okay.

MS: [...] Also du meinst diese Einzel-Sitze, die es häufig gibt, richtig?

I: Ja, also wo es für Behinderte und Schwangere und alte Menschen so reserviert ist.

MS: Ich finde, da kannst du dich immer hinsetzen, auch mit einer unsichtbaren Behinderung. Ich habe mich da auch schon häufig hingesetzt, und wenn ich jetzt das Gefühl habe, da kommt jetzt jemand rein, wo die Person so aussieht, als bräuchte sie auch einen Sitzplatz, dann überlege ich mir, ob ich aufstehe, aber ich setze mich da ganz häufig auch jetzt schon hin. [...] Also du brauchst da glaube ich überhaupt nichts dabei zu haben, wenn du dich auf diese Sitze setzen möchtest. Da fragt dich niemand nach. [...] Aber es gibt ja ganz viele auch unsichtbare, ich sage mal zum Beispiel, Krankheiten, so was wie, wenn man jetzt Probleme mit dem Rücken hat und vielleicht deswegen nicht gut stehen kann. Aber ich glaube, da wird dich niemand fragen nach einer Diagnose oder auch nach deinem Behindertenpass, wenn du den dann hast.“

Mit den „Behinderten-Plätzen“ wird Bezug genommen auf (Einzel-)Sitzplätze in den Waggons von U-Bahnen und Straßenbahnen, die mit folgendem Aufkleber markiert sind:



Abbildung 1: Priority-Piktogramm der WL – im Original in Farbe, hier schwarz-weiß (WL via Der Standard 2024)

Der Aufkleber zeigt nebeneinander vier Personen – eine mit Kleinkind, eine mit Gehstock, eine schwangere und eine mit Sehbehinderung –, enthält allerdings darüber

³⁰ „I“ steht hier für die interviewte Person, „MS“ für mich als Verfasserin.

hinaus keine weiteren (schriftlichen) Informationen und erfordert daher eine Interpretation von dessen Bedeutung.

Im Interview wurde deutlich, dass die von den WL bereitgestellten Informationen zu diesen Priority-Sitzplätzen für meine Interviewpartner*in, aufgrund der missverständlichen Kommunikation durch das Piktogramm, unklar sind: Die interviewte Person dachte, sie bräuchte einen Behindertenpass und müssten diesen für etwaige Kontrollen bei sich führen, um einen solchen Sitzplatz nutzen zu dürfen. Sie hatte sogar Sorge, dass selbst dies nicht ausreichen würde, da sie den Behindertenpass nicht aufgrund einer körperlichen, sondern psychischen Behinderung bekommen würde. Da die Person aktuell noch keinen Behindertenpass hat, nutzt sie diese Sitze nicht, obwohl sie am liebsten auf einem Einzelsitzplatz sitzen würde. Diese Interpretation der Informationen der WL führt dazu, dass die Person erheblich mehr Unbehagen beim Nutzen des ÖPNV verspürt und das eigene Bedürfnis nach Abstand zu anderen Personen – und damit ein Sicherheitsbedürfnis sowie ggf. ein sensorisches Bedürfnis nach körperlichem Abstand – nicht erfüllen kann.

Andere Informationen der WL bieten weniger Interpretationsspielraum und werden daher als klarer und hilfreicher eingestuft. Dazu gehören zum Beispiel die digitalen Anzeigen in den Waggons, die Informationen darüber geben, in welche Richtung das Aussteigen je nach Ziel sinnvoll ist und, welche Anschlüsse wann erreicht werden können:

„I: die digitalen Anzeigen nutze ich schon, wenn ich weiß, wo ich rauswill. Das ist schon hilfreich für mich.

MS: Meinst du links oder rechts in Fahrtrichtung?

I: Genau. Also, wenn er mir praktisch schon sagt, da geht es raus, zu, keine Ahnung, Resselpark, oder so, die würde ich schon nutzen, wenn ich dahin will, weil, I like to be efficient.“

„Ich mag auch an den neuen [U-Bahnen], dass man, also an den ganz neuen jetzt, dass man eben schon sieht die Verbindungen zu den anderen, falls man umsteigt, wann die kommt, dass man weiß, ob man sich beeilen muss oder nicht.“

Diese beiden Zitate zeigen, dass eine klare Kommunikation das autistische Bedürfnis nach Vorhersehbarkeit (siehe Abschnitt 3.1) erhöht und es außerdem ermöglicht, die im ÖPNV verbrachte Zeit – die häufig als unangenehm wahrgenommen wird, siehe

vorheriges Thema – zu minimieren, indem der nächstmögliche Anschluss erreicht wird. Auch die Echtzeit-Anzeige der WL App wurde als nützlich beschrieben, um das Bedürfnis nach Klarheit Vorhersehbarkeit zu erfüllen, da herausgefunden werden kann, wann das nächste Fahrzeug fährt. Dieser Zeitpunkt kann aus verschiedenen Gründen – z.B. wegen hohem Verkehrsaufkommen oder Unfällen – vom offiziellen Fahrplan abweichen. Gerade deswegen sei die Echtzeit-Anzeige akkurater und daher hilfreicher, bspw. im Hinblick auf das Vermeiden von kurzfristigen Planänderungen:

„ich nutze eigentlich den Fahrplan nicht so sehr, wie, also wenn es jetzt um kurze Distanzen geht, wie diese „Jetzt-Anzeige“. Also ich gehe halt nicht zum Bus, weil der soll um 27 fahren, sondern, ich gucke in die App und schaue, fährt er in ca. 5 Minuten.“

Darüber hinaus zeigt dieses Zitat, dass die Echtzeit-Anzeige die Wartezeit auf das Transportmittel an der Station minimieren kann, was wiederum hilfreich zur Reizverringern sein kann, da so lange wie möglich in einer sicheren Umgebung gewartet werden kann. Außerdem kann die Echtzeit-Anzeige Personen mit ADHS, denen das Warten schwerfallen kann, helfen:

„Und dann hast du halt die Wartezeiten, die mein ADHS, glaube ich, nicht so leiden kann. Dass man nicht weiß, wann kommt die nächste, also ich versuch es zu vermeiden.“

Während Informationen zu möglichen Sitzplätzen, zur Ausstiegsrichtung und der tatsächlichen Abfahrtszeit für Bedürfnisse aller Personen – unabhängig von Geschlecht und Neurotyp – erfüllen können, ohne dabei (vorausgesetzt, die Kommunikation ist klar) andere Fahrgäste zu stören, gibt es andererseits das Problem, dass durchaus Bedürfnisse verschiedener Personengruppen (und auch von Individuen innerhalb dieser) kollidieren können. Das – und eine mögliche Lösung – wurde auch in einem Interview explizit thematisiert:

„[I]ch finde halt, es ist immer wichtig, dass du für verschiedene Bedürfnisse, verschiedene Räume schaffst, [...] zu sagen, die Leute, die laut telefonieren wollen und Handys auch schauen wollen, gehen in den lauten Wagon oder in alle lauten Wagons, die fünf autistischen Menschen gehen in den leisen Wagon und es ist erledigt und du musst keine Geldstrafe verhängen und alles sind happy.“

Mit dem „leisen Wagon“ wird Bezug genommen auf einen vorherigen Vorschlag der Person, in den U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen einen Ruhebereich zu markieren,

in dem nicht telefonierte oder laut gesprochen werden darf. Damit, so die Hoffnung der interviewten Person, wäre der ÖPNV für alle Menschen inklusiver, da idealerweise keine Bedürfnisse kollidieren würden und dementsprechend niemand auf die Erfüllung der eigenen Bedürfnisse – i.e., Ruhe oder telefonieren – verzichten müsste und komfortabel den öffentlichen Raum nutzen könnte. In einem anderen Interview wurde sich sogar ein Einzelabteil gewünscht, um Ruhe gewährleisten zu können. Aus diesen möglichen Lösungen kann sich jedoch eine weitere Bedürfniskollision ergeben: Ein entsprechender Umbau, das Anbringen von entsprechenden Kennzeichnungen, das Informieren der Fahrgäste über die Neuerung sowie die Kontrolle der neuen Regel würde finanzielle Kosten verursachen. Um diese zu decken, könnte es zu einer Preiserhöhung für die Nutzung des ÖPNV kommen, was wiederum andere Personen von der legalen Nutzung dessen ausschließen würde. Damit stehen die Bedürfnisse nach Ruhe und kostengünstigem Transport möglicherweise³¹ in Kollision miteinander.

Neben dem Thema der Lautstärke ist die Bedürfnis-Kollision auch anhand anderer Aspekte deutlich geworden. So wurde in anderen Interviews die Existenz verschiedener Gerüche als störend empfunden – z.B. durch Kebab-Stände in U-Bahn-Stationen oder Parfums von Mitreisenden:

„ganz schlimm, die Gerüche in der U-Bahn. Oder die Gerüche überhaupt in diesen Bahnhofsstationen, wo es, also, alle zwei Meter riecht es nach dem anderen Kebabstand, alle zwei Meter kommen, irgendwelche anderen Gerüche daher. Das ist eigentlich unerträglich.“

„[es muss nur] irgendwer ein Parfüm draufhaben, [dann] bin ich schon fertig“

Für andere kann jedoch das Tragen von Parfum eine Art des Selbstaushdrucks oder Selbstfürsorge sein, während der Kebab-Stand es Menschen ermöglicht, auf dem Weg eine warme Mahlzeit zu konsumieren. Ähnliches gilt für Beleuchtung in den Wagons, Warntöne beim Türemschließen und Musiker*innen in den U-Bahn-Stationen. Bei der Wagon-Beleuchtung haben sich auch innerhalb meiner Interviewpartner*innen gegensätzliche Präferenzen gezeigt: Während manche die hellen Beleuchtungen, wie es sie in den neuesten U-Bahn-Modellen gibt, als zu „grell“ und damit störend

³¹ Ich schreibe „möglicherweise“, da eine Recherche bezüglich entsprechender Finanzierungs- oder Subventionsmöglichkeiten den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde.

wahrnehmen, empfinden andere sie als angenehm: „hell ist irgendwie besser“. Auch außerhalb meiner Interviewpartner*innen gibt es Argumente für eine helle Beleuchtung – diese kann das Sicherheitsgefühl erhöhen und Menschen mit Sehbehinderung helfen, sich zurechtzufinden. Ebenso können diesen Menschen die Warntöne beim Türemschließen helfen, während sich in meinen Interviews gezeigt hat, dass diese aufgrund der Lautstärke als störend empfunden werden können. Ein ähnliches Lautstärkeproblem hat sich auch bei den Musiker*innen in den U-Bahn-Stationen gezeigt:

„diese furchtbaren Musiker, die machen mein Leben so zu Hölle. Ich hasse die. Es ist schlecht, es hallt, es macht weniger Platz, du kannst nicht gehen und es ist so, so, so laut, schrecklich.“

Andere Passagiere können diese Musiker*innen jedoch als bereichernd empfinden, und den Musiker*innen selbst bietet es die Möglichkeit, finanzielle Unterstützung durch Spenden zu erhalten und/oder ihre Bekanntheit zu erhöhen. Auch vis-a-vis der Platzverfügbarkeit in den Verkehrsmitteln selbst haben sich in meinen Interviews Bedürfnis-Kollisionen gezeigt. So wurde beschrieben, dass die Mitnahme eines Fahrrads hilfreich wäre, um die Zeit in den Verkehrsmitteln zu minimieren, dies jedoch schwierig sei, da die entsprechenden Abstellflächen mit Kinderwägen und Rollstuhlnutzer*innen geteilt werden müssten:

„Auf der anderen Seite wäre es cool, wenn ein bisschen mehr Raum und Akzeptanz für Fahrräder in Öffis da wäre. Weil, für mich ist es sehr hilfreich, das Rad mitzunehmen. Aber man darf es nur zu bestimmten Zeiten ist auch okay. Aber eigentlich stört mich mehr, dass man dann zwischen sieben Kinderwegen und drei anderen Fahrrädern steht. Und dass es immer so ist, die Fahrradfahrer*innen müssen warten und die Kinderwägen sind vorne. Ich verstehe es eh, ich verstehe es. Und Rollstühle natürlich sowieso als erstes. Aber ich denke mir manchmal, dass, ja, die Kinderwägen haben halt so viel mehr Vorrang immer. Und ich- mich nervts manchmal, dass man sich entscheiden muss. Weil eigentlich sollte alles Platz haben. Und nicht Kinderwagen oder Fahrrad sein, sondern beides möglich. Und da finde ich, haben sie es einfach noch nicht so wirklich oft... Also es ist zu wenig Platz für Fahrräder. Ja. Und Kinderwegen und Rollstühle.“

Auch an dem im Zitat genannten Rollstuhl-Beispiel zeigt sich – ähnlich wie beim potenziell störenden Licht – eine Bedürfniskollision marginalisierter Gruppen, in

diesem Fall Menschen mit Behinderung (physisch v. autistisch). Außerdem illustriert das Zitat eine Art Generationenkollision, da Kinder(wägen) dem Erwachsenen mit Fahrrad im Weg sein können. Diese Kollision hat sich in einem anderen Interview ebenfalls gezeigt und wurde dort um die Generation der Senior*innen erweitert:

„Oder Leute, die bei der Rolltreppe dann nicht weggehen. Sondern stehen bleiben. Also, ich muss schnell wie möglich weg. Und wenn ich schon sehe, dass ich hinter wem Alten fahre, dann bleibe ich immer, dann steige ich immer ein paar Stufen später auf, damit die Zeit haben wegzukommen. [...] Also wenn [die Kinder] nur drinnen liegen, im Wagen und schnarchen oder so, ist mir das egal. Aber wenn sie irgendwie so herumturnen oder so, das geht schon mal gar nicht. Und wenn sie halt laut sind und so.“

Hier kollidieren ebenfalls das Bedürfnis nach Ruhe mit dem Ausdrucksrecht von Kindern sowie das Bedürfnis, die Station schnell zu verlassen, mit der altersbedingt eingeschränkten Mobilität von Senior*innen.

Insgesamt zeigt dieses Thema, anhand von erfolgreicher Kommunikation (z.B. die Echtzeit-Anzeige) wie missglückter Kommunikation (die Markierung der Priority-Sitzplätze), wie wichtig klare, idealerweise unmissverständliche, Kommunikation für meine Interviewpartner*innen ist, um ihre psychischen wie physischen Bedürfnisse erfüllen zu können. Darüber hinaus zeigt das Thema Bedürfniskollisionen innerhalb der Gruppe der autistischen FLINTA* (siehe Präferenzen für mehr oder weniger Licht), aber auch innerhalb der größeren Gruppe der Passagiere (z.B. bezüglich des Tragens von Parfüm in der Öffentlichkeit) auf. Während sich manche dieser Kollisionen durch Änderungen im Design – z.B. durch anders aufgeteilte Fahrzeuge und Waggons, sodass genug Platz für Fahrräder und Kinderwägen ist – auflösen ließen, sind andere nur (auf)lösbar durch das Verhalten anderer Fahrgäste. Damit besteht für die Bedürfniserfüllung (auch) eine Abhängigkeit von den Entscheidungen fremder Personen – genauer gesagt, Entscheidungsträger*innen bei den Wiener Linien (und damit der Stadt Wien) und anderen Fahrgästen. Wie bereits im ersten Thema erläutert, wäre es also im Sinne der Teilhabe zielführend auch andere Fortbewegungsoptionen barrierearmer zu gestalten bzw. umzubauen (bspw. Parkplätze für autistische Personen oder sichere Fahrradwege). So bestünde die reelle Option, selektiv auf ein anderes Fortbewegungsmittel umsteigen zu können, ohne dabei (noch mehr als bei der ÖPNV

Nutzung) auf die Erfüllung der eigenen (autistischen) Bedürfnisse verzichten zu müssen.

7.3 REFLEXION DES ANALYSEPROZESSES

Aufgrund der zentralen Rolle der Analyse für diese Arbeit und um den Informationsfluss dieser nicht zu unterbrechen, habe ich mich dazu entschieden, den inhaltlichen Aspekt der Analyse separat und ausführlich zu reflektieren.

Bereits zu Beginn der Analyse habe ich festgestellt, dass auf Grundlage des Datenmaterials auch zusätzliche Arbeiten mit anderen Schwerpunkten und Fragestellungen geschrieben werden könnten – nämlich darüber, wie ich die Anwendung von RTA (und auch die Forschung allgemein) als Person mit AuDHD erlebe.

Zum Beispiel habe ich mir die Frage gestellt, ob und wann das Einnehmen meines ADHS-Medikaments an verschiedenen Punkten des Forschungsprojekts sinnvoll ist. Für einen kreativen Prozess wie das Kodieren und Themengenieren, bei dem Assoziationen hilfreich sind, um Interpretationen vornehmen und datensatzübergreifend Verbindungen herstellen zu können, habe ich festgestellt, dass das ADHS-Medikament für mich kontraproduktiv ist, da es genau solche Denkmuster eindämmt.

Darüber hinaus habe ich mich gefragt, inwiefern es ein Problem ist, wenn ich die Transkripte nicht chronologisch durchgehe (und auch diese Arbeit nicht einmal ansatzweise chronologisch schreibe), sondern darin hin- und herspringe – eben dahin, wo es gerade interessant aussieht. Schlussendlich habe ich gemerkt, dass das Hin- und Herspringen für mich nur insofern ein Problem ist, als dass ich das Gefühl habe, dass das nicht die Art und Weise ist, wie Forschung durchgeführt werden sollte: Im Schul- und Universitätssystem wurde mir eine linearere Art und Weise des Denkens und Schreibens als die „richtige“ vermittelt. Im Austausch mit anderen neurodivergenten Forschenden habe ich mich aber in dem Gefühl, dass das für mich nicht die richtige bzw. produktive Vorgehensweise ist. Wenn ich mir „erlaubt“ habe, nicht-linear vorzugehen, hatte ich mehr Erkenntnisse und mehr Spaß.

*Außerdem habe ich während der Analyse auch gemerkt, dass wir im Verlauf des Interviews häufig vom Thema abgeschweift sind. Wir haben dann über andere Sachen gesprochen (z.B. darüber, wie wichtig Pride ist, oder welche Noise-Cancelling-Kopfhörer wir gut finden) und ich habe das nicht unterbunden, weil ich fand, das war Teil des Beziehungsbildens und hilfreich für das Interview. Ich hatte die Hoffnung, dass sich die Interviewpartner*innen dann wohler damit fühlen, sich zu öffnen, wenn ich eben nicht nur auf Gesprächsthemen bestehe, die strikt mit Erkenntnisgewinn zu tun haben. Darüber hinaus fand ich es nur fair, auch persönliche Informationen von mir zu teilen und mich ebenfalls vulnerabel zu machen, um das Machtgefälle der Interviewsituation zu verringern. Ich fand es auch schön, Gemeinsamkeiten mit den Interviewpartner*innen zu entdecken und zu äußern – z.B. hat eine Person das Windgeräusch zu als zu laut beschrieben, was ich ebenfalls häufig so empfinde. Auf der anderen Seite hat mein Bemühen, auch eine persönliche Ebene in das Interview zu inkludieren, auch zu Lügen meinerseits geführt. So wurde in einem Interview thematisiert, dass sich Personen nach dem Benutzen der Männertoilette selten die Hände waschen, woraufhin ich diesen Eindruck bestätigt habe, indem ich erzählt habe, dass ich in der Bar, in der ich neben dem Studium arbeite, noch nie die Seife in der Männertoilette auffüllen musste. Das lag zu dem Zeitpunkt aber auch nur daran, dass ich noch nicht für die grundsätzliche Kontrolle und ggf. das Auffüllen der Seifenmenge zuständig gewesen war. Falls die interviewte Person diesen Text liest: Es tut mir leid! Im Nachhinein wünschte ich, ich hätte das nicht gesagt, weil sich Gemeinsamkeiten und Vertrauensbildung auch über andere Wege herstellen lassen.*

Zusätzlich habe ich mich dann gefragt, ob ich diese Schwierigkeiten, Zweifel und Fragen überhaupt hier offenlegen sollte und mich letztendlich dafür entschieden – im Sinne der Transparenz, aber auch, weil ich selbst es auch ermutigend und wertvoll finde, wenn ich in Publikationen von Schwierigkeiten lese (Broom 2022; z.B. in Trainor/Bundon 2021).

Es hat sich in der Analyse und im Verschriftlichen auch gezeigt, welche Fragen hilfreich waren und welche nicht: Die Frage nach U-Bahn Modellen und besonders der Einstellung zu den alten U-Bahn-Modellen hat sich als sehr hilfreich herausgestellt. Mein Eindruck ist, dass an diesem konkreten Beispiel und

klarem Unterschied zu neueren Modellen hilfreiche Antworten kamen darüber, was den Teilnehmenden wichtig ist: z.B. eine klare Platzverteilung, Licht, usw. Auch die Abschlussfrage danach, ob es noch was zu ergänzen gibt, hat hilfreiche Antworten produziert – z.B. hat sich daraus die Frage nach der Benutzung der Priority-Sitzplätze (siehe Abschnitt 7.2.3) ergeben. Auf der anderen Seite habe ich gemerkt, dass ich häufig mehrere Fragen auf einmal gestellt habe, was grundsätzlich in Interviews und besonders in denen mit autistischen Personen nicht sinnvoll ist und dementsprechend zu Verwirrung geführt hat. Auch die Frage nach verschiedenen Straßenbahn-Modellen war nicht unbedingt erkenntnisbringend, da diese Modelle weniger klar voneinander zu unterscheiden sind als die bei der U-Bahn.

Darüber hinaus hat sich mir die Frage gestellt, wie sinnvoll mein Erhebungszeitraum war, da sich in diesem zwei Neuerungen bei den WL ergeben haben: Einerseits wurde eine (erneute, siehe Abschnitt 3.2.2) Kampagne gestartet, die Passagiere zu mehr Rücksichtnahme auffordert, indem beispielsweise nicht laut telefoniert wird. Diese Kampagne ist daher nur in einigen letzten Interviews relevant. Andererseits wurde nach Abschluss der Datenerhebung in der WL App eine Neuerung eingeführt: In der Echtzeitanzeige wird nun symbolisiert, ob das jeweilige Fahrzeug klimatisiert ist. Gerade, weil einige Interviewteilnehmende Hitze als störenden Faktor während der Fahrt genannt und außerdem angegeben haben, die Wiener Linien App nicht oder nur in Kombination mit Google Maps zu nutzen, wäre es interessant zu wissen, ob diese Neuerung das Fahrerlebnis oder die App-Nutzung verändert. Schlussendlich war ich mir dieser bevorstehenden Änderungen nicht bewusst und hätte diese auch nur bedingt in meinen Datenerhebungsprozess einbauen können, da ich aufgrund externer Umstände einen eher unflexiblen Zeitplan zur Durchführung und Fertigstellung dieses Projekts hatte.

8 DISKUSSION

In diesem Kapitel werden die oben dargelegten Ergebnisse meiner reflexiven TA diskutiert. Dafür werden die Analyseergebnisse entlang ihrer drei Themen zunächst in den aktuellen Forschungsstand (siehe auch Kapitel 3) und in die Theorie (siehe Kapitel

4) eingeordnet. Anschließend wird ein Ausblick auf mögliche weitere Forschungsprojekte, die sich aus diesem ergeben, vorgestellt.

8.1 EINORDNUNG DER ANALYSE

Dieser Abschnitt präsentiert eine Einordnung der vorgenommenen Analyse und ist in zwei Sektionen unterteilt: Zuerst geht es konkret um den inhaltliche Teil, bevor anschließend allgemeiner das Vorgehen in Autismusforschung in den Forschungsstand eingeordnet wird.

8.1.1 INHALTICH

In der Analyse haben sich manche Forschungsergebnisse anderer Projekte bestätigen lassen. Bezüglich der primär autistischen Bedürfnisse hat sich bestätigt, dass bei der ÖPNV-Nutzung so wenig externe, unkontrollierbare Reize wie möglich hilfreich sind – im Falle dieses Forschungsprojekts hat sich das besonders in den Bereichen Licht, Geräusche und Gerüche gezeigt, die meine Interviewpartner*innen als störend empfinden (können). Gleiches gilt für Vorhersehbarkeit und die Verfügbarkeit akkurater Informationen, die sich in meinen Interviews vor allem in der positiven Bewertung der digitalen Anzeigen in Waggonen bezüglich des Erreichens der nächsten Anschlüsse sowie der Richtung, in die der Ausstieg am effizientesten ist und der Echtzeit-Anzeige in der WL-App, gezeigt hat. Im Kontext der Verfügbarkeit akkurater Informationen habe ich außerdem erarbeitet, dass die aktuelle Kennzeichnung der Priority-Sitzplätze für autistische Personen, die ggf. Kommunikation, die einen Interpretationsspielraum beinhaltet bzw. Abstraktionskompetenzen benötigt, nur bedingt verständlich und damit akkurat ist.

Auch das Ergebnis, dass die ÖPNV-Nutzung als angenehmer empfunden wird, je leerer das jeweilige Verkehrsmittel ist, hat sich in meinem Forschungsprojekt bestätigt – wenn auch das Ausmaß ein wenig unklar bleibt. Festzuhalten ist aber, dass die meisten meiner Interviewpartner*innen lieber sitzen als stehen und dabei besonders gerne einen Einzelsitz haben. Die Verfügbarkeit dieser hängt allerdings in erster Linie von der Anzahl der Mitfahrenden ab und lässt sich daher nur bedingt beeinflussen (z.B., indem eine andere sitzende Person gefragt wird, ob sie ihren Sitzplatz freigeben würde).

Den größten Einfluss können autistische Personen hingegen auf die (Nicht-)Existenz externer Reize vornehmen, indem z.B. Noise-Cancelling-Kopfhörer getragen werden. Damit lassen sich Umgebungsgeräusche ausblenden, was für das primär autistische Bedürfnis nach Ruhe hilfreich ist, allerdings auf der anderen Seite das physische Sicherheitsgefühl verringern kann. Denn die Kopfhörer blenden ohne Unterscheidung alles aus, sodass die Sorge besteht, mögliche (primär physische) Gefahren nicht (rechtzeitig) wahrnehmen zu können.

In jedem Falle bedeutet besonders die Reizkontrolle, dass autistische Personen eine besondere Form von Arbeit leisten müssen, um den ÖPNV nutzen zu können: das Aufladen und Mitnehmen von Kopfhörern bedeuten Mental Load. Damit lässt sich für autistische Personen – und besonders autistische FLINTA*, wie ich im Folgenden zeigen werde – konstatieren, dass diese zur ÖPNV-Nutzung eine besondere Form der Safety Work (Vera-Gray/Kelly 2020) leisten müssen.

Manche Accommodations und Strategien erfüllen dabei sowohl vergeschlechtliche als auch autistische (Sicherheits-)Bedürfnisse. Diese Doppelfunktion verstärkt die Notwendigkeit eben dieser Accommodations und Strategien. Zum Beispiel kann die Vermeidung von Blickkontakt einerseits wegen potenzieller Gefahr (bspw. sexualisierte Gewalt) durch männlich gelesene Personen notwendig, aber andererseits auch ein inhärent autistisches Bedürfnis sein. Gleiches gilt für die Wahl des Sitzplatzes: Die Wahl eines Einzelsitzplatzes, nah beim Ein- bzw. Ausgang und/oder bei der fahrenden Person erfüllen sowohl autistische als auch vergeschlechtlichte Bedürfnisse nach Sicherheit, da dadurch ein kurzer Fluchtweg, eine Ansprechperson und Abstand zu anderen Personen sicherer sind. Besonders letzteres ist auch im Kontext des möglichen Vorhandenseins von (sozialen) Angststörungen, die bei autistischen Personen häufiger als bei anderen auftreten können, relevant.

Meine Analyse hat außerdem gezeigt, dass der ÖPNV in zweifacher Hinsicht eine besondere Form des öffentlichen Raumes ist: Er muss genutzt werden, denn trotz aller Schwierigkeiten sehen meine Interviewpartner*innen aktuell keine bessere Alternative; gleichzeitig gibt es durch den physisch begrenzten Raum nur wenig bis keine Ausweichmöglichkeiten bei psychischer oder physischer Gefahr (oder dem Potenzial dieser). Damit bestätigt sich die Einschätzung von Tuvikene et al. (2023), von der sich wiederum ableiten lässt, dass die Nutzung des ÖPNV ein inhärent soziales Erlebnis ist:

Im ÖPNV wird sich in der Regel (außer zu Randzeiten) ein physisch begrenzter Raum mit fremden Personen geteilt. Diese beeinflussen das Sicherheitsgefühl autistischer FLINTA* immens, da Mitreisende sowohl Quelle von Geräuschen (z.B. durch laute Unterhaltungen oder das Nutzen von Handys ohne Kopfhörer) also auch Gerüchen (z.B. durch Parfüms oder Essen) sein können oder von ihnen eine potenziell physische Gefahr ausgeht, deren Bedrohungslevel konstant überprüft werden muss.

Komplizierter wird es dann, wenn (vergeschlechtlichte und autistische) Sicherheitsbedürfnisse miteinander kollidieren. So erhöht eine helle Beleuchtung das Sicherheitsgefühl der meisten Personen, für autistische Menschen kann dies jedoch genau das Gegenteil bedeuten, wenn sie dieses als zu „grell“ empfinden; die beim Schließen piependen Türen können für reizempfindlichere autistische Personen als zu laut wahrgenommen werden, während Menschen mit Sehbehinderung diese akustischen Signale benötigen. Auf der anderen Seite kann der Ausmaß dieser fraglich sein: Bei zu vielen, zu lauten oder sich zu sehr überlappenden Warntönen können diese für Menschen mit Sehbehinderung sogar kontraproduktiv sein (Zehnder 2023).

Insgesamt lässt sich also schließen, *autistische* FLINTA* während der Nutzung des ÖPNV eine erweiterte Form der Safety Work, wie sie bereits von Vera-Gray/Kelly (2020) für Frauen in der Nutzung des ÖPNV konstatiert wurde, leisten müssen.

Diese Safety Work nicht zu leisten, ist dabei keine Option, da die Nutzung des ÖPNV ohne (und zum Teil sogar trotz) diese(r) zu Melt- bzw. Shutdowns führen kann und der Verzicht der ÖPNV-Nutzung bedeuten würde, dass autistische FLINTA* in ihrer Teilhabe am öffentlichen wie privaten Leben immens eingeschränkt wären – denn in den Interviews hat sich gezeigt, dass meine Interviewpartner*innen aktuell für sich keine bzw. keine reelle Alternative zur Nutzung des ÖPNV sehen. Durch die aktuell eher negativen Erfahrungen autistischer FLINTA* im ÖPNV lässt sich allerdings vermuten, dass diese den ÖPNV unter anderen Umständen – beispielsweise mit mehr Accommodations bzw. Möglichkeiten dazu – mehr nutzen würden. So würde auch ihre Teilhabe am öffentlichen Leben flächendeckender gesichert.

Das wiederum hätte nicht nur auf individueller, sondern auch auf gesamtgesellschaftlicher Ebene Vorteile. Eine komfortablere, sicherere ÖPNV-Nutzung würde zum psychischen wie physischen Wohlbefinden autistischer FLINTA* und gleichzeitig – im Gegensatz zu einer möglichen, ebenfalls genannten alternativen Auto-

Nutzung – zum Umweltschutz beitragen, von dem alle Teile der Gesellschaft profitieren würden und was auch im Interesse der Stadt sein sollte (siehe Abschnitt 3.2.2). Darüber hinaus trägt die ÖPNV-Nutzung als Mittel zum Zweck dazu bei, dass autistische FLINTA* politische Partizipationsmöglichkeiten – zum Beispiel in Form von der Teilnahme an Parteitreffen oder Demonstrationen – wahrnehmen können, was wiederum Einfluss auf die Demokratiequalität haben kann. Der partizipatorischen Demokratietheorie von Young folgend (siehe Abschnitt 4.2.2) ist genau diese Teilhabe für marginalisierte Personen(gruppen) besonders relevant, da diese besonderes Gehör erhalten müssten, um die Demokratiequalität zu sichern bzw. zu erhöhen. Von dieser profitieren ebenfalls alle Teile der Gesellschaft, wodurch die Nutzungserfahrungen des ÖPNV durch FLINTA* auch für diese relevant sind. Damit leistet nach Youngs Konzeption auch diese Arbeit einen Teil zur Demokratie(qualität), da ihrer Forderung, marginalisierten Personen(gruppen) besonderes Gehör zu schenken, gefolgt wird.

Dass die WL – und damit die Stadt Wien – ein Bewusstsein dafür zu haben scheinen, dass es wichtig ist, dass es allen Fahrgästen gut geht, zeigt sich beispielsweise an den entsprechenden Kampagnen aus den Jahren 2013, 2019 und 2026, in denen zu mehr Rücksicht auf andere Fahrgäste aufgerufen wurde (siehe Abschnitt 3.2.2). Auch die Aussage, dass es ihnen wichtig sei, dass „alle Fahrgäste flexibel und sicher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein können“ (Wiener Linien GmbH & Co KG o. J.) indiziert, dass die WL für Fragen der Rücksichtnahme und Teilhabe sensibilisiert sind. Dieses erklärte Ziel scheint jedoch – das zeigen meine Interviews – noch nicht erfüllt zu sein. Die WL könnten dahingehend, das hat mein Forschungsprojekt gezeigt, nachbessern, indem z.B. klar verständliche und akkurate Informationen – ob zur Nutzung der Priority-Sitzplätze oder der Abfahrtszeiten – bereitgestellt werden. Gerade für letztere sind Fahrgäste aktuell noch häufig auf die WL App angewiesen, da nicht an allen Haltestellen elektronische Anzeigen zur Verfügung stehen. Andererseits hat sich in den Interviews auch gezeigt, dass Bedürfniskollision nie gänzlich vermieden werden kann. Deshalb sollte die Stadt Wien, auch über die WL hinaus, in Maßnahmen investieren, die es Personen(gruppen), für die die Nutzung des ÖPNV mit signifikanten Barrieren verbunden ist (ob nun sensorische Überstimulation oder physische Beeinträchtigungen), ermöglicht auch auf andere Fortbewegungsmittel ausweichen zu können, ohne dabei mit (noch) höheren Barrieren konfrontiert zu werden.

8.1.2 GESTALTUNG VON AUTISMUSFORSCHUNG

Insgesamt hat diese Forschung damit begonnen, eine Forschungslücke – allgemein in Bezug auf intersektionale Autismusforschung und konkret bezüglich der Erfahrungen autistischer FLINTA* im ÖPNV – zu schließen und hat gleichzeitig versucht, den Forderungen autistischer Wissenschaftler*innen bezüglich der Gestaltung von Autismusforschung – inhaltlich wie methodisch – gerecht zu werden.

Das Thema und die Fragestellung wurden von mir, einer autistischen Person, festgelegt, womit eine aktive Einbindung – wenn auch nur einer Person – autistischer Menschen in die Wahl der Forschungsthemen gewährleistet ist. Durch die hohe Relevanz des ÖPNV, theoretisch und – wie meine Interviews gezeigt haben – auch praktisch, ist die Forschung darüber hinaus alltagsrelevant. Der klare Bezug des ÖPNV zum Themenbereich „Services und Infrastruktur“ erfüllt darüber hinaus den Wunsch autistischer Frauen und nicht-binärer Personen nach Forschung zu genau diesem Themenkomplex und trägt außerdem – ebenfalls den Wünschen von FLINTA* folgend – zum Verständnis ihrer Lebensrealität bei.

Außerdem hat dieses Forschungsprojekt thematisch einen explizit intersektionalen Fokus und trägt damit zur Erweiterung der Forschung weg von der aktuell noch dominanten cis-männlichen Perspektive bei. Damit erweitert dieses Forschungsprojekt nicht nur den Wissenshorizont um Autismus, sondern trägt neben dieser inhaltlichen Komponente auch methodisch dazu bei, dass mehr FLINTA* in der Autismusforschung inkludiert werden. Durch die methodologische Konzeption dieses Forschungsprojekts mit Einzelinterviews, die mithilfe von reflexiver TA ausgewertet werden, kann außerdem das subjektive Erleben des ÖPNV durch autistische Personen dargelegt werden.

In den Interviews hat sich außerdem gezeigt, dass sowohl die detaillierte Wegbeschreibung mit Bildern und Text (siehe Anhang) sowie Möglichkeit, das Einverständnis zur Teilnahme zurückzuziehen, von den Teilnehmenden wertgeschätzt wurde. Obwohl nicht unbedingt klar ist, ob dies nur für autistische Teilnehmende oder auch für nicht-autistische Teilnehmende hilfreich wäre, so versucht doch beides, das Bedürfnis nach Vorhersehbarkeit zu erfüllen, was bei autistischen Personen besonders ausgeprägt ist.

8.2 AUSBLICK

In diesem Abschnitt präsentiere ich einen Ausblick auf mögliche weitere Forschungsvorhaben, die sich aus diesem Projekt ergeben (können).

Wie bereits in der Reflexion der Analyse (siehe Abschnitt 7.3) angerissen, könnten Forschungsprojekte zu den Themen „Forschen mit A(u)DHD“ (inkl. Einfluss von entsprechenden Medikamenten) und spezifischer auch „(Abschweifende) Kommunikation in A(u)DHD Interviews“ gewinnbringend sein. Im Verlaufe meiner Forschung habe ich dazu wenig Literatur – ob Erfahrungsberichte oder Forschungsergebnisse – finden können. Die A(u)DHD-spezifische Denk- und Arbeitsweise, die sich von der neurotypischer Menschen unterscheidet, führt jedoch dazu, dass die üblichen Arbeitsabläufe, die in der Regel als idealerweise linear vermittelt werden, nicht unbedingt passend sind. Dementsprechend sind konkrete Erfahrungsberichte wie die von Broom (Broom in Braun/Clarke 2022: 95) und auch in Lindmeier et al. (2025) – z.B. in der z.B. andere autistische FLINTA* von ihren Schwierigkeiten, aber auch Erfolgen im Studium berichten (Bunge 2025) – immens ermutigend und hilfreich, ließen sich aber beispielsweise um den Ablauf eines kompletten Forschungsprojekts oder der Dimension der Medikamenteneinnahme erweitern.

Darüber hinaus könnte ein Forschungsprojekt, das sich konkret mit der Intersektionalitätsdimension Autismus und Sehbehinderung im ÖPNV beschäftigt, wertvolle Forschungsergebnisse produzieren. Der Grund für diese Annahme ist, dass sich in meinen Interviews die Lärm- und Lichtbelastung im ÖPNV aufgrund möglicher Reizüberflutungen als störend gezeigt hat – genau diese können jedoch für Menschen mit Sehbehinderung zur Orientierung hilfreich oder sogar notwendig sein. Welche Lautstärke für diese jedoch notwendig ist, ist nicht unbedingt klar: Ein Bericht aus der Schweiz zeigt, dass die piependen Türsignale an Zügen dort auch für Menschen mit Sehbehinderung „zu laut“ sein können (Zehnder 2023). Wenn die für autistische Menschen störenden Warntöne also den Zweck, Menschen mit Sehbehinderung zu helfen, potenziell nicht erfüllen, wäre eine Untersuchung bezüglich der tatsächlich gewünschten Lautstärke bzw. dem Disconnect zwischen Maßnahmenabsicht und dem tatsächlichen Erleben dieser durch die Zielpopulation vermutlich gewinnbringend. Außerdem könnte ein Forschungsprojekt, das sich mit den Erfahrungen autistischer

FLINTA* of Color auseinandersetzt gewinnbringend sein, da die Vermutung naheliegt, dass diese andere bzw. zusätzliche Safety Work leisten müssen.

Darüber hinaus kann diese Arbeit nur bedingt aufzeigen, inwiefern die dargelegten Erfahrungen auf *autismusspezifische* Eigenschaften zurückzuführen sind und nicht-autistische Personen ähnliche oder gleiche Erlebnisse haben, weil ein solcher Vergleich das Ausmaß dieser Arbeit überstiegen hätte. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass akkurate Informationen zur Abfahrt des nächsten Fahrzeuges wie in der Echtzeit-Anzeige sowie ein gut ausgebautes Linien- und Knotennetz für alle Personen – autistisch wie nicht-autistisch – hilfreich sind, auch, wenn nicht die gleiche Dringlichkeit besteht, da bei autistischen Personen Melt- und Shutdowns durch Reizüberflutung und fehlende Vorhersehbarkeit wahrscheinlicher sind. Daher könnte ein Vergleich von autistischen und nicht-autistischen Erfahrungen die Ergebnisse meines Forschungsprojekts erweitern. Damit könnte deutlich werden, an welchen anderen Stellen (außer beispielsweise bei der Echtzeit-Anzeige) es solche Stellschrauben gibt, von denen alle Fahrgäste profitieren, die aber besonders für autistische Menschen eine immense Erleichterung bedeuten könnten – und bei denen es gleichzeitig unwahrscheinlicher ist, dass diese Erleichterung andere Fahrgäste einschränkt (wie es beispielsweise bei einem generellen Telefonieverbot der Fall wäre).

Aufgrund des in Wiens auch im internationalen Vergleich als sehr gut bewerteten ÖPNV (siehe Abschnitt 3.2.2), lässt sich vermuten, dass autistische Personen in anderen Städten (mit potenziell weniger „gutem“ ÖPNV) andere Erfahrungen in ihrer Nutzung machen. Daher könnten darüber hinaus auch ähnliche Forschungsprojekte wie dieses in anderen Städten erkenntnisreich sein. Dadurch könnten beispielsweise Fragen nach der Relevanz von Knotenpunkten und dem Liniennetz für autistische Personen im ÖPNV untersucht werden, da beides die Aufenthaltsdauer im ÖPNV sowie die Umsteigeerfahrung beeinflussen.

Darüber hinaus wären auch andere Disziplinen bzw. Perspektiven auf dieses oder ein ähnliches Forschungsprojekt potenziell gewinnbringend. Wissen aus den Bereichen Stadtdesign und Urban Planning könnte Erfahrungen auf dem Weg zum ÖPNV untersuchen; aus rechtlicher Perspektive ließe sich erforschen, ob und inwiefern die Nutzung des ÖPNV ein Menschen- bzw. Bürger*innenrecht ist, das von allen wahrgenommen werden kann; und innerhalb der Policy-Forschung könnte untersucht

werden, inwiefern die Stadt Wien (oder eine andere untersuchte Stadt) ihrem eigenen Anspruch daran, eine „inklusive Stadt“ zu sein bzw. zu werden (Fonds Soziales Wien 2025) im Rahmen des ÖPNV gerecht wird.

Schlussendlich wäre auch eine Wiederholung dieser Forschung interessant, da sich während des Erhebungszeitraumes zwei Änderungen bei den WL ergeben haben: Einerseits wurde erneut eine Plakat- und Audiokampagne, die Fahrgäste zu mehr Rücksicht auffordert, gestartet. Andererseits wird nun in der WL angezeigt, ob das kommende Fahrzeug klimatisiert ist oder nicht. Ob und inwiefern diese zwei Neuerungen das Erleben autistischer FLINTA* im ÖPNV in Wien damit anders wahrnehmen, könnte in einem zukünftigen Forschungsprojekt ebenfalls untersucht werden.

9 CONCLUSIO

Diese Arbeit ist auf Basis von sechs Einzelinterviews, die mit reflexiver TA nach Braun und Clarke (2006, 2022) ausgewertet wurden, folgender Forschungsfrage nachgegangen:

Wie erleben erwachsene autistische FLINTA die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), bestehend aus U-Bahn, Straßenbahn und Bus, in Wien?*

Die Relevanz dieser Forschungsfrage leitet sich aus Forschungslücken bezüglich der Lebensrealität und den subjektiven Erfahrungen autistischer FLINTA* – theoretisch erarbeiteten wie praktisch in den Interviews bestätigten – Notwendigkeit der Nutzung des ÖPNV, zu der meine Interviewpartner*innen aktuell keine Alternative sehen. Damit stellt der ÖPNV nicht nur ein zentrales Mittel zur Erfüllung von sozialen, medizinischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen dar, sondern erfüllt auch eine wichtige Rolle, um politische Partizipation zu ermöglichen. Eine Erforschung des subjektiven Erlebens von autistischen FLINTA* in ihrer Nutzung des ÖPNV stellt deshalb auch einen politikwissenschaftlich relevanten Forschungsgegenstand dar.

Daher wurde diese Arbeit interdisziplinär an der Schnittstelle von Politikwissenschaft – und genauer gesagt, Demokratietheorie – und Critical Disability Studies sowie Critical Autism Studies angesiedelt. Diese drei Felder haben es, besonders durch das Neurodiversitätsparadigma und partizipative Demokratietheorie, ermöglicht, die

inhaltliche Relevanz dieses Forschungsprojekts auf wissenschaftlicher wie individueller Ebene zu verdeutlichen sowie die Grundlage für seinen Anspruch einen weniger (als andere Autismusforschung) pathologisierenden Zugang zur Erforschung von autistischen Lebensrealitäten zu verwenden.

Auch meine mit meinen Interviewpartner*innen geteilte Subjektposition hat einen entscheidenden Beitrag zu diesem Forschungsprojekt geleistet: Forschungsethischen Überlegungen und Entscheidungen wurden in dieser Arbeit aufgrund der Sensibilität des Themas besonderer Raum gegeben, was sich unter anderem am Stellenwert des entsprechenden Kapitels, aber auch der durchgehenden Reflexion von Entscheidungen im Forschungsprozess zeigt.

Durch die reflexive TA habe ich als Antwort auf meine Forschungsfrage drei Themen erarbeitet:

- Ressourcenmanagement: Der ÖPNV als die beste unter schlechten Möglichkeiten
- (Un-)Sicherheit: Vergeschlechtlichte und/oder autistische Erfahrungen
- Bedürfnisse an den ÖPNV: (Un-)Klarheiten und Kollisionen

Dadurch konnte ich nicht nur bestehende Forschungsergebnisse für das Erleben des ÖPNV durch autistische Personen einerseits und durch FLINTA* andererseits bestätigen, sondern diese in einer – meines Wissens nach ersten – intersektionalen Analyse zusammenführen und die Besonderheiten der Erfahrungen der ÖPNV-Nutzung durch autistische FLINTA* analysieren. Damit verdeutlicht diese Arbeit, wie oben dargelegt, den individuellen wie gesamtgesellschaftlichen Wert des ÖPNV.

10 QUELLENVERZEICHNIS

Abouelela, Mohamed/Stamos, Iraklis/Chaniotakis, Manos (Emmanouil)/Antoniou, Constantinos (2025): Disentangling the Relationships Between the SDGs and Transportation. In: *Research in Transportation Business & Management*, 62, 101447.

Ahmed, Sara (2006): The Nonperformativity of Antiracism. In: *Meridians*, Indiana University Press, 7 (1), 104–126.

Ahmed, Sara (2017): *Living a Feminist Life*. Duke University Press.

Aidonopoulou-Read, Tereza (2025): Empowering Non-Speaking Autistic Participants and Neurotypical Researchers in Qualitative Research Through Ethical Listening: A Framework. In: *Neurodiversity*, 3, 27546330251336290.

Alejandro, Audrey/Stoffel, Alexander (2025): Reflexivity for Qualitative Research Quality and the Quality of Reflexivity. In: Flick, Uwe (Hrsg.), *The Sage Handbook of Qualitative Research Quality*. Sage, 331–345.

Allianz pro Schiene (o. J.): Verkehrssicherheit im Vergleich: Bahn ist sicherstes Verkehrsmittel. Allianz pro Schiene. Text abrufbar unter: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/verkehrssicherheit/> (Zugriff am 6.12.2026).

Altenmüller, Marlene Sophie/Lange, Leonie Lucia/Gollwitzer, Mario (2021): When Research Is Me-Search: How Researchers' Motivation to Pursue a Topic Affects Laypeople's Trust in Science. In: Frewer, Lynn Jayne (Hrsg.), *PLOS ONE*, 16 (7), e0253911.

Alvares, Gail A/Bebbington, Keely/Cleary, Dominique/Evans, Kiah/Glasson, Emma J/Maybery, Murray T/Pillar, Sarah/Uljarević, Mirko/Varcin, Kandice/Wray, John/et al. (2020): The Misnomer of 'High Functioning Autism': Intelligence Is an Imprecise Predictor of Functional Abilities at Diagnosis. In: *Autism*, 24 (1), 221–232.

Anneroth, Emelie/Ferlander, Sara/Jukkala, Tanya (2024): Public Spaces are Failing Girls and Women: How Feminist Planning can Learn from Social Innovation. In: *The Journal of Public Space*, 9 (1), 109–114.

Autismus-Forschungs-Kooperation (afk) (2023): Terminologie-Empfehlungen für Autismus-Forschende. Text abrufbar unter: <https://www.autismus-forschungs-kooperation.de/WordPressStrato200521/wp-content/uploads/230719-Empfehlungen-Sprachgebrauch.pdf> (Zugriff am 6.6.2026).

Barber, Benjamin R. (1984): *Strong Democracy: Participatory Politics for a New Age*. Berkeley; Los Angeles; London: University of California Press.

Barker, Anna/Bravo, Luisa/Petrella, Laura (2024): Urban Development Together with Girls and Young Women. In: *The Journal of Public Space*, 9 (1), 1–10.

Barrow, Clyde W. (2024): What Is Critical Political Science? *Encyclopedia of Critical Political Science*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Başaran, Gülin Göksu/Ingvardson, Jesper Bláfoss/Nielsen, Otto Anker (2026): Where the Station Ends and Surroundings Begin: A Holistic Gender Perspective on Perceived Safety in Public Transport. In: *Cities*, 172, 106873.

Bauerfeind, Silke (2020): Warum ich statt von high- und low-functioning lieber vom jeweiligen Unterstützungsbedarf spreche. Autismus bei Kindern und Erwachsenen. Text abrufbar unter: <https://ellasblog.de/warum-ich-statt-von-high-und-low-functioning-lieber-vom-jeweiligen-unterstuetzungsbedarf-spreche/> (Zugriff am 6.9.2026).

Beebeejaun, Yasminah (2024): Towards a Feminist Urban Planning? In: Peake, Linda (Hrsg.), *Handbook on Gender and Cities*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 132–141.

Bercovici, Debra (2026): AuDHD FAQ. Embrace Autism. Text abrufbar unter: <https://embrace-autism.com/audhd-faq/> (Zugriff am 6.9.2026).

Berry, Jess/Kalms, Nicole/Moore, Timothy/Bawden, Gene (2025): Designing Gender-Sensitive Spaces for Consenting Cities. In: *Designing Gender Sensitive Spaces for Consenting Cities*. London: Routledge, 1–8.

Bertilsdotter Rosqvist, Hanna/Kourti, Marianthi/Jackson-Perry, David/Brownlow, Charlotte/Fletcher, Kirsty/Bendelman, Daniel/O'Dell, Lindsay (2019): Doing It Differently: Emancipatory Autism Studies Within a Neurodiverse Academic Space. In: *Disability & Society*, 34 (7–8), 1082–1101.

Biermann, Julia/Powell, Justin J. W. (2022): Internationale Disability Studies. In: Waldschmidt, Anne (Hrsg.), *Handbuch Disability Studies*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 19–34.

Bolic Baric, Vedrana/Larsson Ranada, Åsa/Berg, Jessica (2024): The Whole Journey Chain with Public Transport for People with Autism Spectrum Disorder and Attention Deficit Hyperactivity Disorder – a Scoping Review. In: *Transport Reviews*, 44 (6), 1136–1160.

Bonazzi, Guilhem/Peyroux, Elodie/Jurek, Lucie/Souiller, Ludovic/Zufferey, Adele/Giroudon, Caroline/Nourredine, Mikail/Demily, Caroline (2025): Gender on the Spectrum: Prevalence of Gender Diversity in Autism Spectrum Disorder—A Systematic Review and Meta-Analysis. In: *Autism in Adulthood*,.

Boonzaier, Floretta (2025): Thinking Ethically About Quality in Qualitative Feminist, Decolonial and Intersectional Research. In: Flick, Uwe (Hrsg.), *The Sage Handbook of Qualitative Research Quality*. London: Sage Publications Ltd, 25–40.

Bork-Hüffer, Tabea/Lübbert, Lea/Mahlknecht, Belinda (2026): Coping with Mundane (Cyber-)Violence: FLINTA* Youth's Strategies in the Resurgent Patriarchy. In: *Digital Geography and Society*, 10, 100155.

Botha, Monique (2021): Academic, Activist, or Advocate? Angry, Entangled, and Emerging: A Critical Reflection on Autism Knowledge Production. In: *Frontiers in Psychology*, 12, 727542.

Botha, Monique/Chapman, Robert/Giwa Onaiwu, Morénike/Kapp, Steven K/Stannard Ashley, Abs/Walker, Nick (2024): The Neurodiversity Concept Was Developed Collectively: An Overdue Correction on the Origins of Neurodiversity Theory. In: *Autism*, 28 (6), 1591–1594.

Botha, Monique/Hanlon, Jacqueline/Williams, Gemma Louise (2023): Does Language Matter? Identity-First Versus Person-First Language Use in Autism Research: A Response to Vivanti. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 53 (2), 870–878.

Bottema-Beutel, Kristen/Kapp, Steven K./Lester, Jessica Nina/Sasson, Noah J./Hand, Brittany N. (2021): Avoiding Ableist Language: Suggestions for Autism Researchers. In: *Autism in Adulthood*, 3 (1), 18–29.

Bouché, Felix/Höffner, Pauli (2026): Sorry, aber FLINTA ist gescheitert. taz. Text abrufbar unter: <https://taz.de/Unsolidarische-Mogelpackung!/6153148/> (Zugriff am 6.8.2026).

Braun, Virginia/Clarke, Victoria (2006): Using Thematic Analysis in Psychology. In: *Qualitative Research in Psychology*, Informa UK Limited, 3 (2), 77–101.

Braun, Virginia/Clarke, Victoria (2019): Reflecting on Reflexive Thematic Analysis. In: *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health*, Informa UK Limited, 11 (4), 589–597.

Braun, Virginia/Clarke, Victoria (2021): Can I Use Ta? Should I Use Ta? Should I Not Use Ta? Comparing Reflexive Thematic Analysis and Other Pattern-Based Qualitative Analytic Approaches. In: *Counselling and Psychotherapy Research*, Wiley, 21 (1), 37–47.

Braun, Virginia/Clarke, Victoria (2022): Thematic Analysis: A Practical Guide. London; Thousand Oaks, California: SAGE.

Braun, Virginia/Clarke, Victoria (o. J.): FAQs. Thematic Analysis. Text abrufbar unter: <https://www.thematicanalysis.net/faqs/>.

Brickhill, Rae/Atherton, Gray/Piovesan, Andrea/Cross, Liam (2023): Autism, Thy Name Is Man: Exploring Implicit and Explicit Gender Bias in Autism Perceptions. In: Singh, Asem Surindro (Hrsg.), *PLOS ONE*, 18 (8), e0284013.

Broom, Gina (2022): Researcher Reflection – Box 4.4 Doing TA when you’ve got ADHD and anxiety: reflections and strategies. In: Thematic Analysis: A Practical Guide. London ; Thousand Oaks, California: SAGE, 94–96.

Brown, Lou/Quinn, Philippa (o. J.): Talking about ADHD Language Guide. Australasian ADHD Professionals Association (AADPA). Text abrufbar unter: <https://aadpa.com.au/talking-about-adhd/> (Zugriff am 6.9.2026).

Buijsman, Riley/Begeer, Sander/Scheeren, Anke M (2023): ‘Autistic Person’ or ‘Person With Autism’? Person-First Language Preference in Dutch Adults With Autism and Parents. In: *Autism*, 27 (3), 788–795.

Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (o. J.): ICD-10-GM. Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte. Text abrufbar unter: https://www.bfarm.de/DE/Kodiersysteme/Klassifikationen/ICD/ICD-10-GM/_node.html (Zugriff am 6.5.2026a).

Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (o. J.): ICD-11 in Deutsch – Testversion. Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte. Text abrufbar unter: https://www.bfarm.de/DE/Kodiersysteme/Klassifikationen/ICD/ICD-11/uebersetzung/_node.html (Zugriff am 6.5.2026b).

Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit (BMG) unter Beteiligung der Arbeitsgruppe ICD des Kuratoriums für Fragen der Klassifikation im Gesundheitswesen (KKG) (Hrsg.) (2025): ICD-10-GM Version 2026, Systematisches Verzeichnis, Internationale statistische Klassifikation der Krankheiten und verwandter Gesundheitsprobleme, 10. Revision, Stand: 12. September 2025. Köln. Text abrufbar unter: https://www.bfarm.de/SharedDocs/Downloads/DE/Kodiersysteme/klassifikationen/icd-10-gm/version2026/icd10gm2026syst-pdf_zip.html?nn=841246&dlConfirm=true&calledFromDoc=841246 (Zugriff am 6.10.2026).

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (2026): Die österreichische Klimaschutzstrategie/Politik. Informationen und Services der österreichischen Verwaltung. Text abrufbar unter: https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/umwelt_und_klima/klima_und_umweltschutz/1/Seite.1000310 (Zugriff am 6.11.2026).

Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK) (2025): ICD-10 BMSGPK 2025 – Systematisches Verzeichnis. Text abrufbar unter: <https://www.sozialministerium.gv.at/dam/jcr:695f578c-1905-4cd2-8553-68803658a1b0/ICD-10%20BMSGPK%202025+%20-%20SYSTEMATISCHES%20VERZEICHNIS%20SP1%2020250131.pdf> (Zugriff am 6.5.2026).

Bundesverband Trans* e.V. (2024): Unterstrich, Sternchen oder Doppelpunkt? Warum wir schreiben, wie wir schreiben. Bundesverband Trans*. Text abrufbar unter: https://www.bundesverband-trans.de/geschlechtergerechte_sprache/ (Zugriff am 6.8.2026).

Bündnis Gemeinsam gegen Sexismus (2024): FLINTA. Gemeinsam gegen Sexismus. Text abrufbar unter: <https://gemeinsam-gegen-sexismus.de/glossar-posts/flinta/> (Zugriff am 6.8.2026).

Bunge, Julia (2025): Hochleistungsmasking und Übersetzungsfehler: Über die (Un-)Sichtbarkeit von (meinem) Autismus im Studium. In: Lindmeier, Christian/Richter, Mechthild/Schipp, Carina (Hrsg.), Autistische Menschen in Studium und Hochschule. Stuttgart: Kohlhammer Verlag, 82–94.

Burns, Heather E./Taylor, Ruth D./Jones, Steven (2026): Mapping the Age of Autistic Spectrum Condition Diagnosis, Affected by Sex and Intellectual Disability. In: *Advances in Autism*, 12 (3), 257–272.

Cage, Eilidh/Crompton, Catherine J/Dantas, Sarah/Strachan, Khiah/Birch, Rachel/Robinson, Mark/Morgan-Appel, Stasa/MacKenzie-Nash, Charlie/Gallagher, Aaron/Botha, Monique (2024): What Are the Autism Research Priorities of Autistic Adults in Scotland? In: *Autism*, 28 (9), 2179–2190.

Carvalho, Juliana Santos De (2024): Young, Iris Marion. In: Barrow, Clyde W. (Hrsg.), *Encyclopedia of Critical Political Science*. Edward Elgar Publishing, 728–729.

Chetan, S.V. (2024): Women and Queer Researchers Cited, but Not in Sight: Rethinking APA Citation Style. In: *Journal of International Women's Studies*, 26 (5).

Cooper, Kate/Thomas, Kai/Burnley, Annabel/Smith, Laura G. E. (2026): Understanding ADHD Identity and Preferred Terminology for Adults With ADHD in the UK: Associations With Medication Use, Well-Being and Mental Health. In: *The British Journal of Psychiatry*,.

Crenshaw, Kimberlé W. (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Policies. In: *University of Chicago Legal Forum*, 1989 (1), 139–167.

Cruz, Sara/Zubizarreta, Sabela Conde-Pumpido/Costa, Ana Daniela/Araújo, Rita/Martinho, Júlia/Tubío-Fungueiriño, María/Sampaio, Adriana/Cruz, Raquel/Carracedo, Angel/Fernández-Prieto, Montse (2025): Is There a Bias Towards Males in the Diagnosis of Autism? A Systematic Review and Meta-Analysis. In: *Neuropsychology Review*, 35 (1), 153–176.

Czech, Herwig (2018): Hans Asperger, National Socialism, and “Race Hygiene” in Nazi-Era Vienna. In: *Molecular Autism*, 9 (1), 29.

Davis, Georgiann/Khonach, Torisha (2020): The Paradox of Positionality: Avoiding, Embracing, or Resisting Feminist Accountability. In: *Fat Studies*, 9 (2), 101–113.

De Hooze, Anna N. (2019): Binary Boys: Autism, Aspie Supremacy and Post/Humanist Normativity. In: *Disability Studies Quarterly*, 39 (1).

Dell’Osso, Liliana/Amatori, Giulia/Bonelli, Chiara/Nardi, Benedetta/Massimetti, Enrico/Cremone, Ivan Mirko/Pini, Stefano/Carpita, Barbara (2025): Autism Spectrum Disorder, Social Anxiety and Obsessive–Compulsive Disorders: Beyond the Comorbidity. In: *BMC Psychiatry*, 25 (1), 37.

Der Standard (2019): Wiener Linien zeigen, wie es auch ohne Manspreading geht. Der Standard. Text abrufbar unter: <https://www.derstandard.at/story/2000110642990/wiener-linien-zeigen-wie-es-auch-ohne-manspreading-geht> (Zugriff am 28.8.2026).

Der Standard (2024): Künftig geschlechtsneutrale Abbildungen in Wiener Linien. Der Standard. Text abrufbar unter: <https://www.derstandard.at/story/3000000244149/wiener-linien-tauschen-priority-piktogramme-in-214ffis> (Zugriff am 28.8.2026).

Diemer, Maire Claire/Gerstein, Emily D/Regeister, April (2022): Autism Presentation in Female and Black Populations: Examining the Roles of Identity, Theory, and Systemic Inequalities. In: *Autism*, SAGE Publications, 26 (8), 1931–1946.

Dirix, Hélène/Ross, Veerle/Brijs, Kris/Bertels, Laura/Alhajyaseen, Wael/Brijs, Tom/Wets, Geert/Spooren, Annemie (2023): Autism-Friendly Public Bus Transport: A Personal Experience–Based Perspective. In: *Autism*, 27 (5), 1219–1234.

D’Mello, Anila M./Frosch, Isabelle R./Li, Cindy E./Cardinaux, Annie L./Gabrieli, John D.E. (2022): Exclusion of Females in Autism Research: Empirical Evidence for a “Leaky” Recruitment-to-research Pipeline. In: *Autism Research*, 15 (10), 1929–1940.

Dwyer, Patrick/Acevedo, Sara M./Brown, Heather M./Grapel, Jordan/Jones, Sandra C./Nachman, Brett Ranon/Raymaker, Dora M./Williams, Zachary J. (2021): An Expert Roundtable Discussion on Experiences of Autistic Autism Researchers. In: *Autism in Adulthood*, 3 (3), 209–220.

Ebner, Christopher (2023): Leicht Verständliche Sprache Genderfair! Studie zur Verwendung genderfairer Sprache in Leicht verständlicher Sprache. Text abrufbar unter: <https://www.capito.eu/app/uploads/genderstudie-2023-vollversion.pdf> (Zugriff am 22.6.2026).

El-Maawi, Rahel/Owzar, Mani/Bur, Tilo (2024): Glossar für eine rassismussensible Sprache. No To Racism. Text abrufbar unter: <https://notoracism.ch/glossar-fuer-eine-rassismussensible-sprache/> (Zugriff am 20.6.2026).

Embrace Autism (o. J.): Accommodations. Embrace Autism. Text abrufbar unter: <https://embrace-autism.com/topics/accommodations/> (Zugriff am 26.8.2026).

En, Boka/Humer, Tobias/Petričević, Marija/Ponzer, Tinou/Rauch, Claudia/Spiel, Katta (2023): Geschlechtersensible Sprache – Dialog auf Augenhöhe. Leitfaden. Text abrufbar unter: <https://www.capito.eu/app/uploads/genderstudie-2023-vollversion.pdf> (Zugriff am 22.6.2026).

European Institute for Gender Equality (2016): Gender in Transport. LU: Publications Office.

Evermann, Andy (o. J.): Asperger – Eine überholte „Diagnose“. Autismus Bremen e.V. Text abrufbar unter: <https://www.autismus-bremen.de/asperger-eine-ueberholte-diagnose/> (Zugriff am 6.6.2026).

Folkes, Louise (2023): Moving Beyond ‘Shopping List’ Positionality: Using Kitchen Table Reflexivity and In/Visible Tools to Develop Reflexive Qualitative Research. In: *Qualitative Research*, 23 (5), 1301–1318.

Fonds Soziales Wien (2025): Ergebnisse Inklusives Wien 2030. Inklusives Wien 2030. Text abrufbar unter: <https://www.inklusives.wien/ergebnisse/> (Zugriff am 21.5.2025).

French, Blandine/Dekkers, Tycho J/Barclay, Isabella/Black, Melissa H/Bölte, Sven/Daley, David/Ernst, Julia/Groom, Madeleine/Van Hulst, Branko M/De Jong,

Maxime/et al. (2025): The Power of Words: Respectful Language in ADHD Research. In: *The Lancet Psychiatry*, 12 (12), 876–879.

Fyfe, Caroline/Winell, Henric/Dougherty, Joseph/Gutmann, David H/Kolevzon, Alexander/Marrus, Natasha/Tedroff, Kristina/Turner, Tychele N/Weiss, Lauren A/Yip, Benjamin H K/et al. (2026): Time Trends in the Male to Female Ratio for Autism Incidence: Population Based, Prospectively Collected, Birth Cohort Study. In: *BMJ*, 392, e084164.

Gani, Jasmine K/Khan, Rabea M (2024): Positionality Statements as a Function of Coloniality: Interrogating Reflexive Methodologies. In: *International Studies Quarterly*, 68 (2), sqae038.

Gardner, Susan K./Hart, Jeni/Ng, Jennifer/Ropers-Huilman, Rebecca/Ward, Kelly/Wolf-Wendel, Lisa (2017): “Me-Search”: Challenges and Opportunities Regarding Subjectivity in Knowledge Construction. In: *Studies in Graduate and Postdoctoral Education*, 8 (2), 88–108.

Garfield, Tamara/Yudell, Michael (2019): Commentary 2: Participatory Justice and Ethics in Autism Research. In: *Journal of Empirical Research on Human Research Ethics*, 14 (5), 455–457.

Gascon, Mireia/Marquet, Oriol/Gràcia-Lavedan, Esther/Ambròs, Albert/Götschi, Thomas/Nazelle, Audrey De/Panis, Luc Int/Gerike, Regine/Brand, Christian/Dons, Evi/et al. (2020): What Explains Public Transport Use? Evidence From Seven European Cities. In: *Transport Policy*, 99, 362–374.

Gekoski, Anna/Gray, Jacqueline M./Adler, Joanna R./Horvath, Miranda A.H. (2017): The Prevalence and Nature of Sexual Harassment and Assault Against Women and Girls on Public Transport: An International Review. In: *Journal of Criminological Research, Policy and Practice*, 3 (1), 3–16.

Ghattas, Dan Christian/Kromminga, Ins A/Matthigack, Ev Blaine/Mosel, Es Thoralf (2015): Inter* & Sprache. Das TransInterQueer-Projekt „Antidiskriminierungsarbeit & Empowerment für Inter*“ in Kooperation mit IVIM / OII Deutschland. Text abrufbar unter: https://inter.transinterqueer.org/wp-content/uploads/2021/05/InterUndSprache_A_Z.pdf (Zugriff am 6.8.2026).

Giles, David C (2014): ‘DSM-V Is Taking Away Our Identity’: The Reaction of the Online Community to the Proposed Changes in the Diagnosis of Asperger’s Disorder. In: *Health: An Interdisciplinary Journal for the Social Study of Health, Illness and Medicine*, 18 (2), 179–195.

Gnan, Mona (2025): Muttersprache. Good Impact. Text abrufbar unter: <https://goodimpact.eu/dialog/wie-sprechen-wir-uber-muttersprachen> (Zugriff am 22.7.2026).

Goldblum, Jessica E./McFayden, Tyler C./Bristol, Stephanie/Putnam, Orla C./Wylie, Amanda/Harrop, Clare (2024): Autism Prevalence and the Intersectionality of Assigned

Sex at Birth, Race, and Ethnicity on Age of Diagnosis. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 54 (10), 3777–3791.

Goris, Judith/Brass, Marcel/Cambier, Charlotte/Delplanque, Jeroen/Wiersema, Jan R./Braem, Senne (2020): The Relation Between Preference for Predictability and Autistic Traits. In: *Autism Research*, 13 (7), 1144–1154.

Gqola, Pumla Dineo/Perera, Iromi/Phadke, Shilpa/Shahrokni, Nazanin/Zaragocin, Sofia/Satija, Shivani/Ghosh, Anandita (2024): Gender and Public Space. In: *Gender & Development*, 32 (1–2), 1–25.

Grant, Aimee/Kara, Helen (2021): Considering the Autistic Advantage in Qualitative Research: The Strengths of Autistic Researchers. In: *Contemporary Social Science*, 16 (5), 589–603.

Grant, Aimee/Leigh, Jennifer/Botha, Monique/Macdonald, Stephen J./Williams, Kathryn/Williams, Gemma/Rose, Kieran/Memmott, Ann/Pearson, Amy (2025): ‘A Lovely Safe Umbrella to Describe Yourself With’ or ‘Meaningless’: An Online Survey of UK-Based Neurodivergent Adults’ Views of Neurodiversity-Related Terminology. In: *Neurodiversity*, 3, 27546330251390590.

Griffin, Cindy L. (2020): *Beyond Gender Binaries: An Intersectional Orientation to Communication and Identities*. University of California Press.

Grove, Rachel/Clapham, Hayley/Moodie, Tess/Gurrin, Sarah/Hall, Gabrielle (2025): ‘Nothing About Us, Without Us’: Research Priorities for Autistic Girls, Women and Gender Diverse People in Australia. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 55 (7), 2522–2538.

Guillemin, Marilys/Gillam, Lynn (2004): Ethics, Reflexivity, and “Ethically Important Moments” in Research. In: *Qualitative Inquiry*, 10 (2), 261–280.

Haas, Astrid R.N. (2024): A Feminist Approach to Making Cities Liveable. In: Peake, Linda (Hrsg.), *Handbook on gender and cities*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 152–161.

Haas, Kaaren/Costley, Debra/Falkmer, Marita/Richdale, Amanda/Sofronoff, Kate/Falkmer, Torbjörn (2016): Factors Influencing the Research Participation of Adults with Autism Spectrum Disorders. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 46 (5), 1793–1805.

Habermann, Lisa/Kißler, Christian (2022): *Das autistische Spektrum aus wissenschaftlicher, therapeutischer und autistischer Perspektive*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Haraway, Donna (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. In: *Feminist Studies*, 14 (3), 575.

Harrison, Brian F./Michelson, Melissa R. (2022): LGBTQ Scholarship: Researcher Identity and Ingroup Positionality. In: *PS: Political Science & Politics*, 55 (4), 759–763.

Helgerth, Katharina A.C./Schütz, Astrid (2026): Gender-Sensitive Urban Planning: Exploring the Intersections of Gender, Environmental Design, and the Experience of Safety in Public Spaces From the Perspective of Sustainability. In: *Journal of Community Safety and Well-Being*, 11 (1), 26–33.

Hiles, David R./Bringer, J.D./Johnston, L. H./Brackenridge, C. H. (2008): Transparency. In: Given, Lisa (Hrsg.), *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. Thousand Oaks, California: SAGE Publications, Inc.

Hill, Kim Quaile (2024): Citations to the Publications of Male and Female Political Scientists Revisited. In: *PS: Political Science & Politics*, 57 (4), 552–557.

Hirota, Tomoya/King, Bryan H. (2023): Autism Spectrum Disorder: A Review. In: *JAMA*, 329 (2), 157.

Hirschberg, Marianne (2022): Modelle von Behinderung in den Disability Studies. In: Waldschmidt, Anne (Hrsg.), *Handbuch Disability Studies*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 93–108.

Hossain, Md Mahbub/Khan, Nusrat/Sultana, Abida/Ma, Ping/McKyer, E. Lisako J./Ahmed, Helal Uddin/Purohit, Neetu (2020): Prevalence of Comorbid Psychiatric Disorders Among People With Autism Spectrum Disorder: An Umbrella Review of Systematic Reviews and Meta-Analyses. In: *Psychiatry Research*, 287, 112922.

Hull, Laura/Petrides, K. V./Mandy, William (2020): The Female Autism Phenotype and Camouflaging: A Narrative Review. In: *Review Journal of Autism and Developmental Disorders*, 7 (4), 306–317.

im spektrum (o. J.): Wer wir sind. im spektrum. Text abrufbar unter: <https://imspektrum.at/ueber-uns/#leitbild> (Zugriff am 6.6.2026).

Ison, Jessica/Forsdike, Kirsty/Henry, Nicola/Hooker, Leesa/Taft, Angela (2023): “You’re Just Constantly on Alert”: Women and Gender-Diverse People’s Experiences of Sexual Violence on Public Transport. In: *Journal of Interpersonal Violence*, 38 (21–22), 11617–11641.

Ison, Jessica/Forsdike, Kirsty/Henry, Nicola/Hooker, Leesa/Taft, Angela (2025): “I’ll Try and Make Myself as Small as Possible”: Women and Gender-Diverse People’s Safety Work on Public Transport. In: *Violence Against Women*, 31 (11), 2830–2852.

Jones, Sandra C. (2021): Let’s Talk About Autistic Autism Researchers. In: *Autism in Adulthood*, 3 (3), 206–208.

Jordan, Lorien S./Wolgemuth, Jennifer R. (2025): “You Can Trust Me . . . Honest”: Claiming Trustworthiness in Statements of Subjectivity. In: *Qualitative Inquiry*,.

Kafer, Alison (2013): *Feminist, Queer, Crip*. Bloomington (Ind.): Indiana University Press.

Kaygan, Pinar/Kaygan, Harun (2025): Gendered Design for Gendered Crisis: Women's Experiences in Public Transport. In: Fehér, Bori/Csernák, Janka (Hrsg.), *Design*, Bd. 68. Bielefeld, Germany: transcript Verlag, 51–62.

Keating, Connor Tom/Hickman, Lydia/Leung, Joan/Monk, Ruth/Montgomery, Alicia/Heath, Hannah/Sowden, Sophie (2023): Autism-Related Language Preferences of English-Speaking Individuals Across the Globe: A Mixed Methods Investigation. In: *Autism Research*, 16 (2), 406–428.

Kelly, Liv (2025): The Eight European Cities With the Best Public Transport, According to Time Out. Time Out. Text abrufbar unter: <https://www.timeout.com/news/the-eight-european-cities-with-the-best-public-transport-according-to-time-out-032125> (Zugriff am 25.8.2026).

Kenny, Lorcan/Hattersley, Caroline/Molins, Bonnie/Buckley, Carole/Povey, Carol/Pellicano, Elizabeth (2016): Which Terms Should Be Used to Describe Autism? Perspectives From the UK Autism Community. In: *Autism*, 20 (4), 442–462.

King, Kendall A. (2024): Promises and Perils of Positionality Statements. In: *Annual Review of Applied Linguistics*, 44, 118–125.

Kinnaird, Emma/Stewart, Catherine/Tchanturia, Kate (2019): Investigating Alexithymia in Autism: A Systematic Review and Meta-Analysis. In: *European Psychiatry*, 55, 80–89.

Klein, Anne (2022): Gesellschaftskritik: Wie kritisch können, sollen oder müssen die Disability Studies sein? In: Waldschmidt, Anne (Hrsg.), *Handbuch Disability Studies*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 471–484.

Kostet, Imane (2026a): The (In)Visibilisation of 'Ethnicity', 'Race' and 'Culture' As Constructs of Difference in Global North Autism Disparities Research. In: *Autism*, 30 (4), 1118–1128.

Kostet, Imane (2026b): The (in)Visibilisation of 'Ethnicity', 'Race' and 'Culture' as Constructs of Difference in Global North Autism Disparities Research. In: *Autism*, 30 (4), 1118–1128.

Lai, Meng-Chuan/Lombardo, Michael V/Ruigrok, Amber Nv/Chakrabarti, Bhismadev/Auyeung, Bonnie/Szatmari, Peter/Happé, Francesca/Baron-Cohen, Simon/MRC AIMS Consortium (2017): Quantifying and Exploring Camouflaging in Men and Women With Autism. In: *Autism*, 21 (6), 690–702.

Lampinen, Linnea A/Singer, Joseph/Wang, Xinyue/VanHook, Benjamin/Wilkinson, Ellen/Bal, Vanessa H (2026): Self-Reported Strengths and Talents of Autistic Adults. In: *Autism*, 30 (1), 37–48.

Leedham, Alexandra/Thompson, Andrew R/Smith, Richard/Freeth, Megan (2020): 'I Was Exhausted Trying to Figure It out': The Experiences of Females Receiving an Autism Diagnosis in Middle to Late Adulthood. In: *Autism*, 24 (1), 135–146.

Lei, Jiedi/Jones, Lauren/Brosnan, Mark (2021): Exploring an E-Learning Community's Response to the Language and Terminology Use in Autism From Two Massive Open Online Courses on Autism Education and Technology Use. In: *Autism*, 25 (5), 1349–1367.

Leitgöb-Guzy, Nathalie/Bieber, Ina (2026): Ergebnisse der Dunkelfeldstudie „Lebenssituation, Sicherheit und Belastung im Alltag (LeSuBiA)“ I: Gewalterfahrungen innerhalb und außerhalb von (Ex-)Partnerschaften.

Leodolter, Sylvia (Hrsg.) (2013): Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich; Tagungsband. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.

Lindmeier, Christian/Richter, Mechthild/Schipp, Carina (Hrsg.) (2025): Autistische Menschen in Studium und Hochschule. Stuttgart: Kohlhammer Verlag.

Linton, Kristen Faye/Krcek, Taylor E./Sensui, Leonard M./Spillers, Jessica L. H. (2014): Opinions of People Who Self-Identify With Autism and Asperger's on DSM-5 Criteria. In: *Research on Social Work Practice*, 24 (1), 67–77.

Liu, Xin (2021): The Use/Less Citations in Feminist Research. In: *Australian Feminist Studies*, 36 (108), 212–221.

Lockwood Estrin, Georgia/Milner, Victoria/Spain, Debbie/Happé, Francesca/Colvert, Emma (2021): Barriers to Autism Spectrum Disorder Diagnosis for Young Women and Girls: A Systematic Review. In: *Review Journal of Autism and Developmental Disorders*, 8 (4), 454–470.

Loomes, Rachel/Hull, Laura/Mandy, William Polmear Locke (2017): What Is the Male-to-Female Ratio in Autism Spectrum Disorder? A Systematic Review and Meta-Analysis. In: *Journal of the American Academy of Child & Adolescent Psychiatry*, 56 (6), 466–474.

Macchia, Ana/Albantakis, Laura/Zebhauser, Paul Theo/Brandi, Marie-Luise/Schilbach, Leonhard/Brem, Anna-Katharine (2025): Autistic Adults Avoid Unpredictability in Decision-Making. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 55 (12), 4234–4246.

Mallipeddi, Nathan V./VanDaalen, Rachel A. (2022): Intersectionality Within Critical Autism Studies: A Narrative Review. In: *Autism in Adulthood*, 4 (4), 281–289.

Mattheisen, Manuel/Grove, Jakob/Als, Thomas D./Martin, Joanna/Voloudakis, Georgios/Meier, Sandra/Demontis, Ditte/Bendl, Jaroslav/Walters, Raymond/Carey, Caitlin E./et al. (2022): Identification of Shared and Differentiating Genetic Architecture for Autism Spectrum Disorder, Attention-Deficit Hyperactivity Disorder and Case Subgroups. In: *Nature Genetics*, 54 (10), 1470–1478.

McLennan, Helen/Aberdein, Rachel/Saggers, Beth/Gillett-Swan, Jenna (2025): Thirty Years on from Sinclair: A Scoping Review of Neurodiversity Definitions and

Conceptualisations in Empirical Research. In: *Review Journal of Autism and Developmental Disorders*,.

McQuaid, Goldie A/Ratto, Allison B/Jack, Allison/Khuu, Alexis/Smith, Jessica V/Duane, Sean C/Clawson, Ann/Lee, Nancy Raitano/Verbalis, Alyssa/Pelphrey, Kevin A/et al. (2024): Gender, Assigned Sex at Birth, and Gender Diversity: Windows Into Diagnostic Timing Disparities in Autism. In: *Autism*, 28 (11), 2806–2820.

Meral, Erdem O./Moss-Racusin, Corinne A./Van Der Toorn, Jojanneke (2025): More Biased, Yet More Informed? Documenting Me-Search Stigma Primarily Linked to Researchers' Own Group Memberships. In: *Personality and Social Psychology Bulletin*,.

Milner, Victoria/Colvert, Emma/Hull, Laura/Cook, Julia/Ali, Dorota/Mandy, William/Happé, Francesca (2024): Does Camouflaging Predict Age at Autism Diagnosis? A Comparison of Autistic Men and Women. In: *Autism Research*, 17 (3), 626–636.

Milton, Damian Em (2014): Autistic Expertise: A Critical Reflection on the Production of Knowledge in Autism Studies. In: *Autism*, 18 (7), 794–802.

Milton, Damian/Mills, Richard/Pellicano, Elizabeth (2014): Ethics and Autism: Where Is the Autistic Voice? Commentary on Post et Al. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, Springer Science and Business Media LLC, 44 (10), 2650–2651.

Miti, Masuma Mollika/Nokshi, Kashfia Nahrin/Raihan, Md Asif/Hossain, Moinul (2026): Public Transport and Harassment of Women: Synopsis. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 0 (0), 03611981261422136.

Mohr, Elizabeth/Jamie, Kimberly/Hockin-Boyers, Hester (2025): Fatphobia As a Form of Gender-Based Violence: Fat Women, Public Space and Body Belonging Work. In: *Fat Studies*, 14 (1), 1–15.

Montoya-Robledo, Valentina (2024): Women and Urban Transport. In: Peake, Linda (Hrsg.), *Handbook on gender and cities*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 314–323.

Moonen, Michelle (2024): (Wo)Man-Made Public Space: The Design Changes Needed to Create Gender-inclusive Cities. In: *The Journal of Public Space*, 9 (1), 25–42.

Mosley, Layna (Hrsg.) (2013): *Interview Research in Political Science*. Ithaca, NY, London: Cornell University Press.

Nair, Vishnu Kk/Farah, Warda/Boveda, Mildred (2024): Is Neurodiversity a Global Northern White Paradigm? In: *Autism*,.

Nash, Jennifer C. (2020): Citational Desires: On Black Feminism's Institutional Longings. In: *Diacritics*, 48 (3), 76–91.

National Autistic Society (2021): Anxiety. National Autistic Society. Text abrufbar unter: https://www.autism.org.uk/advice-and-guidance/mental-health/anxiety?utm_source=chatgpt.com (Zugriff am 26.8.2026).

Naue, Ursula/Waldschmidt, Anne (2022): Politikwissenschaftliche Disability Studies. In: Waldschmidt, Anne (Hrsg.), Handbuch Disability Studies. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 161–182.

Navarrete-Hernandez, Pablo/Vetro, Arielle/Concha, Paz (2021): Building Safer Public Spaces: Exploring Gender Difference in the Perception of Safety in Public Space Through Urban Design Interventions. In: *Landscape and Urban Planning*, 214, 104180.

Niedźwiecka, Alicja/Pisula, Ewa (2026): Autism Spectrum-Related Terms Preferred by Polish-Speaking Persons on the Autism Spectrum and Participants Without a Diagnosis of Autism Spectrum Conditions. In: *Autism in Adulthood*, 8 (3), 518–526.

P., Hannah (2025): FLINTA*: revisited. frauenseiten.bremen. Text abrufbar unter: <https://frauenseiten.bremen.de/blog/flinta-revisited/> (Zugriff am 6.8.2026).

Pellicano, Elizabeth/Dinsmore, Adam/Charman, Tony (2014): What Should Autism Research Focus Upon? Community Views and Priorities From the United Kingdom. In: *Autism*, 18 (7), 756–770.

Pellicano, Elizabeth/Lawson, Wenn/Hall, Gabrielle/Mahony, Joanne/Lilley, Rozanna/Heyworth, Melanie/Clapham, Hayley/Yudell, Michael (2022): “I Knew She’d Get It, and Get Me”: Participants’ Perspectives of a Participatory Autism Research Project. In: *Autism in Adulthood*, 4 (2), 120–129.

Pereira, Ariane/Rebelo, Emília Malcata (2024): Women in Public Spaces: Perceptions and Initiatives to Promote Gender Equality. In: *Cities*, 154, 105346.

Pereira, Maria Do Mar (2025): Rethinking Power and Positionality in Debates About Citation: Towards a Recognition of Complexity and Opacity in Academic Hierarchies. In: *The Sociological Review*, 73 (6), 1179–1200.

Pitro, Susanne (2025): Von wegen Muttersprache. unbzmagazine. Text abrufbar unter: <https://www.unibzmagazine.it/de/magazine/article/von-wegen-muttersprache> (Zugriff am 22.7.2026).

Poulsen, Rebecca/Brownlow, Charlotte/Lawson, Wenn/Pellicano, Elizabeth (2022): Meaningful Research for Autistic People? Ask Autistics! In: *Autism*, 26 (1), 3–5.

Price, Devon (2021): The Issues with „Asperger’s“. Devon Price. Text abrufbar unter: <https://drdevonprice.substack.com/p/the-issues-with-aspergers-e6de6c4591fd> (Zugriff am 9.7.2025).

Putnam, Orla C/Eddy, Genessa/Goldblum, Jessica/Swisher, Madison/Harrop, Clare (2023): How Autistic Adults’ Priorities for Autism Research Differ by Gender Identity: A Mixed-Methods Study. In: *Women’s Health*, 19, 17455057231160342.

Ratto, Allison B./Kenworthy, Lauren/Yerys, Benjamin E./Bascom, Julia/Wieckowski, Andrea Trubanova/White, Susan W./Wallace, Gregory L./Pugliese, Cara/Schultz, Robert T./Ollendick, Thomas H./et al. (2018): What About the Girls? Sex-Based Differences in Autistic Traits and Adaptive Skills. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 48 (5), 1698–1711.

Ray, Keisha S./Zurn, Perry/Dworkin, Jordan D./Bassett, Dani S./Resnik, David B. (2024): Citation Bias, Diversity, and Ethics. In: *Accountability in Research*, 31 (2), 158–172.

Raymaker, Dora M. (2019): Reclaiming Research for the Autistic Adult Community. In: *Autism in Adulthood*, 1 (3), 160–161.

Rebecchi, Kevin (2025): Beyond “autism spectrum disorder”: toward a redefinition of the conceptual foundations of autism. In: *AIMS Medical Science*, 12 (2), 193–209.

Ritzi, Claudia (2012): Politische Gerechtigkeit durch (Un-)Gleichheit?: Zur feministischen Demokratietheorie. In: Lembcke, Oliver W./Ritzi, Claudia/Schaal, Gary S. (Hrsg.), *Zeitgenössische Demokratietheorie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 63–96.

Roche, Laura/Adams, Dawn/Clark, Megan (2021): Research Priorities of the Autism Community: A Systematic Review of Key Stakeholder Perspectives. In: *Autism*, 25 (2), 336–348.

Rossiter, Margaret W. (1993): The Matthew Matilda Effect in Science. In: *Social Studies of Science*, 23 (2), 325–341.

Russell, Ginny (2020): Critiques of the Neurodiversity Movement. In: Kapp, Steven K. (Hrsg.), *Autistic Community and the Neurodiversity Movement*. Singapore: Springer Singapore, 287–303.

Ryan, Sara/Milton, Damian (2022): Critical Autism Studies. An Introduction. In: *The Routledge International Handbook of Critical Autism Studies*. London: Routledge, 1–10.

Santomauro, Damian F./Erskine, Holly E/Mantilla Herrera, Ana M/Miller, Paul Anthony/Shadid, Jamileh/Hagins, Hailey/Addo, Isaac Yeboah/Adnani, Qorinah Estiningtyas Sakilah/Ahinkorah, Bright Opoku/Ahmed, Ayman/et al. (2025): The Global Epidemiology and Health Burden of the Autism Spectrum: Findings From the Global Burden of Disease Study 2021. In: *The Lancet Psychiatry*, Elsevier, 12 (2), 111–121.

Sarraf, Mohammad/Girdler, Sonya/Hayden-Evans, Maya/Bölte, Sven/Hedvall, Per-Olof (2026): Neuro-Aware Journeys: The Lived Experiences of Autistic Adults and Caregivers in Swedish Public Transport. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 36, 101910.

Schuck, Rachel K./Chetcuti, Lacey/Dwyer, Patrick/Milosavljevic, Katarina/Bury, Simon M./Hedley, Darren/Begeer, Sander/Vivanti, Giacomo/Uljarevic, Mirko (2025):

Preferences for Identity-First and Person-First Language: A Systematic Review of Research With Autistic Adults/Adults With Autism. In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*,.

Szczesny, Sabine/Formanowicz, Magda/Moser, Franziska (2016): Can Gender-Fair Language Reduce Gender Stereotyping and Discrimination? In: *Frontiers in Psychology*, 7.

Sima, Ulli/Novy, Carina (2026): „Host kan Genierer?“ – Wiener Linien starten neue Bewusstseinskampagne für mehr Rücksichtnahme in den [sic]. Presse-Service Rathauskorrespondenz. Text abrufbar unter: <https://presse.wien.gv.at/presse/2026/03/05/-host-kan-genierer-wiener-linien-starten-neue-bewusstseinskampagne-fuer-mehr-ruecksichtnahme-in-den> (Zugriff am 6.11.2026).

Sima, Ulli/Voraberger, Anita (2026): Die Wiener*innen lieben ihre Öffis, gehen gerne zu Fuß und treten in die Pedale. Presse-Service Rathauskorrespondenz. Text abrufbar unter: <https://presse.wien.gv.at/presse/2026/05/15/die-wiener-innen-lieben-ihre-oeffis-gehen-gerne-zu-fuss-und-treten-in-die-pedale> (Zugriff am 6.11.2026).

Sinclair, Jim (1999): Why I Dislike “Person First” Language. *Autonomy, the Critical Journal of Interdisciplinary Autism Studies*. Text abrufbar unter: http://web.archive.org/web/20070805045715/http://web.syr.edu/%7Ejisincla/person_first.htm (Zugriff am 22.7.2025).

Skuse, David (2018): Few People Mourn Asperger Syndrome’s Loss From Diagnostic Manuals. *The Transmitter*. Text abrufbar unter: <https://www.thetransmitter.org/spectrum/people-mourn-asperger-syndromes-loss-diagnostic-manuals/?fspec=1> (Zugriff am 9.7.2025).

Smith, Christen A./Williams, Erica L./Wadud, Imani A./Pirtle, Whitney N. L./The Cite Black Women Collective (2021): Cite Black Women: A Critical Praxis (A Statement). In: *Feminist Anthropology*, 2 (1), 10–17.

Soedirgo, Jessica/Glas, Aarie (2020): Toward Active Reflexivity: Positionality and Practice in the Production of Knowledge. In: *PS: Political Science & Politics*, 53 (3), 527–531.

Stadt Wien - Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten (2026): Das Wiener Klimagesetz. Stadt Wien. Text abrufbar unter: <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimagesetz> (Zugriff am 6.11.2026).

STATISTIK AUSTRIA/Bundesanstalt Statistik Österreich (2026): Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Jahresergebnisse 2025. Text abrufbar unter: <https://www.statistik.at/services/tools/serviceangebote/publikationen/detail/2415.html> (Zugriff am 6.12.2026).

Taboas, Amanda/Doepke, Karla/Zimmerman, Corinne (2023): Preferences for Identity-First Versus Person-First Language in a US Sample of Autism Stakeholders. In: *Autism*, 27 (2), 565–570.

Talantseva, Oksana I./Romanova, Raisa S./Shurdova, Ekaterina M./Dolgorukova, Tatiana A./Sologub, Polina S./Titova, Olga S./Kleeva, Daria F./Grigorenko, Elena L. (2023): The Global Prevalence of Autism Spectrum Disorder: A Three-Level Meta-Analysis. In: *Frontiers in Psychiatry*, 14, 1071181.

Taylor, Dani (2025): ADHD Language Guide. Southern Alberta Institute of Technology's Neurodiversity Alliance. Text abrufbar unter: <https://www.sait.ca/assets/documents/about-sait/community-and-belonging/adhd-language-guide.pdf> (Zugriff am 6.9.2026).

The Economist Group (2024): Vienna Secures Its Position As the World's Most Liveable City for Third Consecutive Year. The Economist Group. Text abrufbar unter: <https://www.eiu.com/n/vienna-secures-its-position-as-the-worlds-most-liveable-city-for-third-consecutive-year/> (Zugriff am 15.6.2026).

The Economist Group (2025): EIU Global Liveability Index 2025 Copenhagen Replaces Vienna As World's Most Liveable City. The Economist Group. Text abrufbar unter: <https://www.economistgroup.com/press-centre/economist-intelligence/eiu-global-liveability-index-2025-copenhagen-replaces-vienna-as-worlds-most> (Zugriff am 15.6.2026).

The Economist Group (2026): EIU Liveability Index 2026: Copenhagen, Vienna and Melbourne Top Annual City Ranking, With New York Recording One of the Largest Score Gains. The Economist Group. Text abrufbar unter: <https://www.economistgroup.com/press-centre/economist-enterprise/eiu-liveability-index-2026-copenhagen-vienna-and-melbourne-top-annual-city-ranking-with-new-york-recording-one-of-the-largest-score-gains> (Zugriff am 17.8.2026).

Tichter, Simone (2025): Queering Academic Writing. Ein Plädoyer für Unordnung in akademischen Texten und queeres Zitieren. In: Weber, Lena/Grulich, Julia/Langer, Antje/Mahs, Claudia (Hrsg.), *Geschlecht und Gerechtigkeit*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 35–49.

Tilleman, Kirsten J./Chowdhury, Subeh/Henning, Theunis F.P. (2025): LGBTQI+ Personal Safety and Security in Public Transport: A Systematic Literature Review and Practice-Ready Takeaways. In: *Transport Reviews*, 45 (4), 605–641.

Tonkiss, Fran (2024): Gendering Urban Public Space. In: Peake, Linda (Hrsg.), *Handbook on Gender and Cities*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 47–55.

Trainor, Lisa R./Bundon, Andrea (2021): Developing the Craft: Reflexive Accounts of Doing Reflexive Thematic Analysis. In: *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health*, 13 (5), 705–726.

Trundle, Catherine/Araújo, Natalie/Khan, Sumaira/Phillips, Tarryn (2025): Beyond the Mirror: Challenging the Common Assumptions of Reflexivity in Qualitative Research. In: *International Journal of Qualitative Methods*, 24, 1–14.

Tuvikene, Tauri/Sgibnev, Wladimir/Kębłowski, Wojciech/Finch, Jason (2023): Public Transport As Public Space: Introduction. In: *Urban Studies*, 60 (15), 2963–2978.

Umweltbundesamt (2026): Emissionsdaten. Umweltbundesamt. Text abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#hbefa> (Zugriff am 6.11.2026).

United Nations Human Settlements Programme (2018): Tracking Progress Towards Inclusive, Safe, Resilient and Sustainable Cities and Human Settlements: SDG 11 Synthesis Report - High Level Political Forum 2018. UN.

Universität zu Köln (2024): Lookismus. Universität zu Köln. Text abrufbar unter: <https://vielfalt.uni-koeln.de/antidiskriminierung/glossar-diskriminierung-rassismuskritik/lookismus> (Zugriff am 25.8.2026).

Ustundag, Ebru/Rose, Damaris (2024): Feminist Methodologies for Critical Urban Research: Interrogating and Reimagining Epistemic Justice. In: Peake, Linda (Hrsg.), *Handbook on gender and cities*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 439–448.

Valdivia, Blanca (2025): Feminist Criteria for Territorialising the Caring City. In: *Designing Gender Sensitive Spaces for Consenting Cities*. London: Routledge, 234–243.

Van Deth, Jan W. (2009): Politische Partizipation. In: Kaina, Viktoria/Römmele, Andrea (Hrsg.), *Politische Soziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 141–161.

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2025): Verkehrsmittel im Vergleich. VCD. Text abrufbar unter: <https://www.vcd.org/artikel/verkehrsmittel-im-vergleich> (Zugriff am 6.12.2026).

Vera-Gray, Fiona/Kelly, Liz (2020): Contested Gendered Space: Public Sexual Harassment and Women's Safety Work. In: *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*, 44 (4), 265–275.

Vivanti, Giacomo (2020): Ask the Editor: What Is the Most Appropriate Way to Talk About Individuals with a Diagnosis of Autism? In: *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 50 (2), 691–693.

Von Unger, Hella (2014): Forschungsethik in der qualitativen Forschung: Grundsätze, Debatten und offene Fragen. In: Von Unger, Hella/Narimani, Petra/M'Bayo, Rosaline (Hrsg.), *Forschungsethik in der qualitativen Forschung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 15–39.

Waldock, Krysia Emily/Keates, Nathan (2022): Autistic Voices in Autistic Research. In: *The Routledge International Handbook of Critical Autism Studies*. London: Routledge, 288–302.

Waldschmidt, Anne/Karim, Sarah (2022): Was sind Disability Studies? Profil, Stand und Vokabular eines neuen Forschungsfeldes. In: Waldschmidt, Anne (Hrsg.), *Handbuch Disability Studies*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 1–15.

Walker, Nick (2014): Neurodiversity: Some Basic Terms & Definitions. *Neuroqueer*. Text abrufbar unter: <https://neuroqueer.com/neurodiversity-terms-and-definitions/> (Zugriff am 11.7.2025).

Warrier, Varun/Greenberg, David M./Weir, Elizabeth/Buckingham, Clara/Smith, Paula/Lai, Meng-Chuan/Allison, Carrie/Baron-Cohen, Simon (2020): Elevated Rates of Autism, Other Neurodevelopmental and Psychiatric Diagnoses, and Autistic Traits in Transgender and Gender-Diverse Individuals. In: *Nature Communications*, 11 (1), 3959.

Wassell, Elliot (2026): Experiences of Autistic Joy. In: *Disability & Society*, 41 (1), 236–261.

White Unicorn e.V. (o. J.): Autismus. White Unicorn. Text abrufbar unter: <https://www.white-unicorn.org/autismus> (Zugriff am 6.5.2026a).

White Unicorn e.V. (o. J.): Identität-zuerst Autistisch. White Unicorn. Text abrufbar unter: <https://www.white-unicorn.org/%C3%BCbersicht/autismus-tag/identit%C3%A4t-zuerst-autistisch> (Zugriff am 6.6.2026b).

White Unicorn e.V. (o. J.): Wir sind Autismus. White Unicorn. Text abrufbar unter: <https://www.white-unicorn.org/teilhabe/wir-sind-autismus> (Zugriff am 6.5.2026c).

Wiener Linien GmbH & Co KG (2013): Rücksicht hat Vorrang – Wiener Linien starten umfassende Kampagne. *Presse-Service Rathauskorrespondenz*. Text abrufbar unter: <https://presse.wien.gv.at/2013/09/12/ruecksicht-hat-vorrang-wiener-linien-starten-umfassende-kampagne> (Zugriff am 6.11.2026).

Wiener Linien GmbH & Co KG (2026a): 31 Tage WIEN. Wiener Linien. Text abrufbar unter: <https://www.wienerlinien.at/31-tage-wien> (Zugriff am 6.12.2026).

Wiener Linien GmbH & Co KG (2026b): Die Wiener Öffis in Zahlen. Wiener Linien. Text abrufbar unter: <https://www.wienerlinien.at/die-wiener-oeffis-in-zahlen> (Zugriff am 6.11.2026).

Wiener Linien GmbH & Co KG (2026c): Zahlen & Fakten. Betriebsangaben 2025. Text abrufbar unter: <https://www.wienerlinien.at/o/document/betriebsangaben-2025>.

Wiener Linien GmbH & Co KG (o. J.): Barrierefreiheit bei den Wiener Linien. Wiener Linien. Text abrufbar unter: <https://www.wienerlinien.at/barrierefreiheit> (Zugriff am 11.6.2026a).

Wiener Linien GmbH & Co KG (o. J.): Das Unternehmen. Wiener Linien. Text abrufbar unter: <https://www.wienerlinien.at/%C3%BCber-uns> (Zugriff am 6.11.2026b).

Wiener Linien GmbH & Co KG (o. J.): Gemeinsam unterwegs - mit Rücksicht und Respekt. Wiener Linien. Text abrufbar unter: <https://www.wienerlinien.at/hostkangenierer#ist-telefonieren-und-videotelefonieren-in-den-ffis-erlaubt> (Zugriff am 6.11.2026c).

Wiener Stadtwerke GmbH (2024): Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr in der Stadt. Wiener Stadtwerke Positionen. Text abrufbar unter: <https://positionen.wienerstadtwerke.at/wissenshub/grafiken/zufriedenheit-mit-dem-oeffentlichen-verkehr-in-der-stadt> (Zugriff am 25.8.2026).

Wiener Stadtwerke GmbH (2025): Mobilität für alle: So wird der öffentliche Verkehr in Wien finanziert. Wiener Stadtwerke Positionen. Text abrufbar unter: <https://positionen.wienerstadtwerke.at/wissenshub/einfach-erklart/finanzierung-oeffentlicher-verkehr> (Zugriff am 6.11.2026).

Wiener Stadtwerke GmbH (o. J.): Gruppenprofil. Wiener Stadtwerke. Text abrufbar unter: <https://www.wienerstadtwerke.at/gruppenprofil> (Zugriff am 6.11.2026a).

Wiener Stadtwerke GmbH (o. J.): Wiener Lokalbahnen. Wiener Stadtwerke. Text abrufbar unter: <https://www.wienerstadtwerke.at/wiener-lokalbahnen> (Zugriff am 6.11.2026b).

Williams, Bianca (2022): Black Feminist Citational Praxis and Disciplinary Belonging. In: *Cultural Anthropology*, 37 (2).

Wolpe, Samara Merav/Tien, Ingrid S./Lee, Nina Maxwell/Sozeri, Sila (2025): Differentiation of Autistic Adults' Perceptions of Research by Gender: A Mixed Methods Exploration. In: *Advances in Autism*, 11 (3), 147–158.

Woods, Richard/Milton, Damian/Arnold, Larry/Graby, Steve (2018): Redefining Critical Autism Studies: A More Inclusive Interpretation. In: *Disability & Society*, Informa UK Limited, 33 (6), 974–979.

Woods, Ruth/Masthoff, Judith (2017): A Comparison of Car Driving, Public Transport and Cycling Experiences in Three European Cities. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103, 211–222.

Wright, Lori/Wiley, Neisha/VanWassenhove, Elizabeth/Tosolt, Brandelyn/Loftis, Rae/Hensley, Meg L. (2022): Feminist Citational Praxis and Problems of Practice. In: *WSQ: Women's Studies Quarterly*, 50 (3–4), 124–140.

Young, Iris Marion (1990): Justice and the Politics of Difference. Princeton University Press.

Young, Iris Marion (2001): Activist Challenges to Deliberative Democracy. In: *Political Theory*, 29 (5), 670–690.

Young, Iris Marion (2002): Inclusion and Democracy. Oxford: Oxford University Press.

Zehnder, Adrian (2023): Ärger über Warntöne - Laute Türsignale in Zügen verwirren Blinde. SRF. Text abrufbar unter: <https://www.srf.ch/sendungen/kassensturz->

espresso/espresso/aerger-ueber-warntoene-laute-tuersignale-in-zuegen-verwirren-blinde (Zugriff am 24.8.2026).

Zeidan, Jinan/Fombonne, Eric/Scorah, Julie/Ibrahim, Alaa/Durkin, Maureen S./Saxena, Shekhar/Yusuf, Afiqah/Shih, Andy/Elsabbagh, Mayada (2022): Global Prevalence of Autism: A Systematic Review Update. In: *Autism Research*, 15 (5), 778–790.

Zierhut, Andreas (2026): AuDHS – der lange übersehene Phänotyp zwischen Autismus und ADHS. Praxis für AUTISMUS, ADHS & Neurodiversität. Text abrufbar unter: <https://www.mein-psychologe.at/neurodiversitaets-blog/audhs-der-lange-ueberschene-phaenotyp-zwischen-autismus-und-adhs> (Zugriff am 6.9.2026).

Zürich Versicherungs-Aktiengesellschaft (2025): Wie viel kostet ein Auto im Monat? Budgetplanung und Versicherungs Aspekte. Zürich. Text abrufbar unter: <https://www.zurich.at/blog/mobilitaet/auto-kosten> (Zugriff am 6.12.2026).

11 ANHANG

11.1 INTERVIEWAUFRUF

Are you autistic, identify as female, inter, non-binary, trans or agender and are a user of public transport in Vienna? I am interested in your experiences!

I (autistic, white, she/her) am writing my master's thesis on how autistic people who identify as female, inter, non-binary, trans or agender experience using buses, trams, and/or subways in Vienna. Many people daily depend on public transport, e.g., to get their job or meet friends, making it highly relevant. Their experiences can range from joyful to stressful, and I am interested in all of them! There is still too little research that talks *with* autistic people and not just about them. I want to change that!

There are no wrong or right answers, and the interview will be anonymized. Depending on your preference, the interview can take place via Zoom or in person. You can pause or end the interview at any time without giving a reason. You don't have to use a camera or communicate verbally; we can also use Zoom as a live chat, for example. You can also have a trusted person with you for support. The interview will take approximately 30-60 minutes. If you'd like to participate or have any questions, I'd love to hear from you via Signal or email : [REDACTED]

All the best, M

11.2 FRAGEBOGEN

EINSTIEG

INTRO

Hallo! Vielen Dank, dass du dich zu dem Interview bereit erklärt hast! Bevor wir starten, habe ich noch 4 kurze Fragen. Soll ich die jetzt direkt stellen oder möchtest du erst etwas sagen oder fragen?

- Wollen wir uns duzen oder siezen?
- Soll ich Pronomen für dich verwenden – und wenn ja, welche?
- Werden irgendwelche Accommodations gewünscht?
- Soll ich das Transkript vor der Verwendung in meiner Arbeit freigeben lassen?

Du hast mir ja vor dem Interview schon ein paar Infos über dich gegeben – danke schön! Hat sich da bei dir in der Zwischenzeit noch was geändert?

[Antwort abwarten]

Gut, ist es dann in Ordnung für dich, wenn ich die Aufnahme des Interviews jetzt starte?

[Antwort abwarten]

Okay, die Aufnahme läuft jetzt. Hast du sonst gerade noch irgendwelche Fragen, Wünsche oder Anmerkungen?

[Antwort abwarten]

Nochmal zur Info:

- Du musst keine Fragen beantworten, das heißt, können Fragen überspringen oder ganz auslassen
- Du kannst jederzeit Nachfragen oder Rückfragen an mich stellen – zur Frage, zum Projekt oder auch mir persönlich
- Wir können jederzeit Pause machen oder das Interview abbrechen. Für beides musst du keine Gründe nennen und beides hat keine negativen Folgen für dich. Du bist mir absolut nichts schuldig, nicht die Mitwirkung am Interview bzw.

Projekt oder irgendeine Begründung dafür, dass du eine Pause brauchst oder deine Meinung änderst.

- Kurz zu mir: Ich wohne seit 4 Jahren in Wien und nutze seitdem auch die Öffis. Ich studiere den Master Politikwissenschaft und schreibe aktuell meine Masterarbeit. Ich möchte in meinem Forschungsprojekt herausfinden, wie autistische erwachsene FLINTA* den öffentlichen Verkehr in Wien erleben. Mit öffentlichem Verkehr meine ich U-Bahn, Bim und Bus von den Wiener Linien bzw. der Badener Bahn. Mich interessieren dabei positive wie negative Erfahrungen und Eindrücke. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten auf meine Fragen. Ich bin autistisch, spät entdeckt – mit 27, also vor 3 Jahren. Ich habe meine Plastikschiene Loretta als support & fürs stimming dabei. Hast du Angst vor Schlangen? Und wenn dich das Geräusch stört, sag einfach Bescheid 😊

Passt das alles soweit für dich? Hast du gerade noch Fragen oder Anmerkungen? Mir ist wichtig, dass du hier gut durchgehst, was auch immer das bedeutet für dich.

[Antwort abwarten]

Okay!

ALLGEMEINE NUTZUNG

Ich habe mir ein paar Fragen überlegt, du kannst aber auch jederzeit was ergänzen oder selbst erzählen. Als erstes habe ich eine eher offene, allgemeine Frage an dich. Ist es okay, wenn ich die stelle?

- **Wie läuft eine Öffi-Fahrt idealerweise ab? / Hast du eine Fahrt, an die du gerne zurückdenkst?** *(Mit welchem Verkehrsmittel? Wartezeit an der Station ja oder nein? Wie lange geht die Fahrt? Ist das Öffi voll oder leer? Steigst du um oder nicht? Interagierst du mit anderen Menschen oder nicht? Welches Sensory Experience hast du? Fährst du alleine oder sind Freund*innen/Familie dabei?)*
- **Gibt es auch ein Auto/Fahrrad/E-Scooter, also die Wahl, ob die Öffis oder ein anderes Verkehrsmittel genommen werden — oder nicht?**
 - **Warum/warum nicht?** *(Kosten, zu gefährlich, kein Führerschein, Umwelt, Flexibilität, zu wetterabhängig, ...)*

- **Wenn du die Öffis nutzt, was ist das Ziel, wo möchtest du hin?** (*Beruf – um zur Arbeit, zur Schule, zum Praktikum zu kommen/Freizeit – Freund*innen treffen, Kino, Museum/Erledigungen – Einkäufe, andere Erledigungen/Gesundheitliche Versorgung – Ärzt*innen, Therapeut*innen/Politisches Engagement – zur Demo, Aktivismusgruppentreffen, Parteisitzungen/Soziales Engagement–Ehrenamt*)
- **Kaufst du/hast du ein Ticket, wenn du die Öffis nutzt?**
 - **Wenn nein, warum?**
 - **Wenn ja, welches?** (*Jahreskarte, Semesterticket, Einzeltickets, ...*)

PRÄFERENZEN

Es gibt verschiedene Öffis – U-Bahn, Bim, Bus.

(Fährt da, wo ich es brauche, Meistens leer, Meistens zuverlässig/pünktlich, Fahrt macht am meisten Spaß)

- **Und von den verschiedenen Öffis (Bus, Bim, U-Bahn), gibt es eines, das du mehr nutzt als die anderen?**
 - **Wenn ja, warum?**

Jedes Verkehrsmittel hat verschiedene Linien.

Denken wir mal an die U-Bahn.

- **Gibt es Linien, die du lieber nutzt als andere?**
 - **Warum?**
- **Gibt es Linien, die du weniger gerne nutzt als andere?**
 - **Warum?**

Und bei Straßenbahnen/Bims:

- **Gibt es Linien, die du lieber nutzt als andere?**
 - **Warum?**
- **Gibt es Linien, die du weniger gerne nutzt als andere?**
 - **Warum?**

Und bei Bussen:

- **Gibt es Linien, die du lieber nutzt als andere?**
 - **Warum?**
- **Gibt es Linien, die du weniger gerne nutzt als andere?**
 - **Warum?**

VOR DER NUTZUNG

Super, danke! Möchtest du eine Pause machen?

[Antwort abwarten]

Ich würde jetzt gerne mal eine Öffifahrt mit dir durchsprechen, ist das in Ordnung?

Angenommen, du bist zuhause und eißt, du musst die Öffis nutzen.

Bist du zum Beispiel zu diesem Interview mit den Öffis gekommen, das kannst du gerne als Beispiel nehmen.

- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich bei dem Gedanken? (emotional & körperlich)** (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Packst du etwas Bestimmtes ein für die Öffifahrt – also irgendwas, das du nicht (oder nicht nur) am Ziel brauchst, sondern auch auf der Fahrt dahin? Wofür gehst du zurück, wenn du es vergessen hast?** (*Ablenkungen z.B. Buch, Safe Foods, Accomodations:*
 - *Light – Sonnenbrille, Cap, ...*
 - *Sound – Ohropax, Noise-Cancelling Headphones, Handy für Musik/Podcasts*
 - *Smell – Salbe für unter die Nase, Kaugummis*
 - *Temperatur – Schichten, Fächer*
 - *Gewicht – leichte oder schwere Kleidung, Gewichtswesten*
 - *FFP2 Maske*
- **Fragst du eine support person, ob sie dich begleitet auf der Öffifahrt? Also eine Person, die die Fahrt eigentlich nicht machen müsste, weil sie nicht an dein Ziel muss, sondern explizit für dich dabei ist?**
 - **Wenn Ja:**
 - **Immer oder manchmal?**
 - **Wen?**
 - **Immer die gleiche Person?**
 - **Wie unterstützt dich die Person?**
- **Macht es für deine Erfahrung einen Unterschied, ob du alleine oder mit anderen, dir vertrauten Menschen die Öffis nutzt?**

- **Wenn ja, wie?** (*entspannter, gestresster, Orientierungspunkt, Ablenkung, Mental Load Abgabe, Sicherheitsgefühl*)
- **Planst du deine Strecke bzw. Fahrt?**
 - **Wenn ja, wie?** (*Streckencheck via Wiener Linien, Google Maps etc., Störungsscheck via Wiener Linien/Stadt Wien*)
 - **Unterscheidet sich das bei regelmäßigen, bekannten Strecken (z.B. immer der gleiche Arbeitsweg) und unbekannten Strecken (z.B. Arzttermin in einer neuen Praxis)?**
 - **Wenn ja, wie?** (*mehr Zeit einplanen, neue Routen/Verkehrsmittel ausprobieren, mehr Abfahrtszeiten checken, ...*)
- **Kaufst du ein Ticket?** (*Warum? Warum nicht? Am Automaten oder am Handy? Hast du eine Jahreskarte?*)

Angenommen, du hast für eine Strecke die Wahl zwischen allen drei Verkehrsmitteln – Bus, Bim und U-Bahn

- **Für welches Verkehrsmittel entscheidest du dich?** (*U-Bahn, Bim, Bus, Kombination*)
 - **Warum entscheidest du dich dafür?** (*geht am schnellsten, angenehmstes sensory experience, am wenigsten Leute, am zuverlässigsten, am vertrautesten, am wenigsten umsteigen, special interest, ...*)
 - **Hast du jeweils eine Garnitur/Version/Modell, mit der du lieber fährst als mit anderen?** (z.B. alt v. neu)
 - **Warum?**
 - **Oder eine, mit der du weniger gern fährst?**
 - **Warum?**

Nehmen wir an, du hast das Haus oder deine Wohnung verlassen und bist jetzt unterwegs zur Station, an der deine Route startet.

- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich?** (*emotional & körperlich*) (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Was machst du auf Weg zur Station?** (*Musik/Podcast hören, Stimmen mit Händen, Abfahrtszeiten checken*)

Nehmen wir an, du bist an der Station angekommen und du musst auf dein Verkehrsmittel warten.

- **Wie geht es dir dann beim Warten, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)** (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Wie verbringst du die Wartezeit?** (*Auf- und ablaufen, Ruhige Ecke suchen, Stehen oder Sitzen, Spiel auf Handy spielen, Social Media nutzen, Musik/Podcasts hören*)
- **Kaufst du ein Ticket?** (*Warum? Warum nicht? Am Automaten oder am Handy? Hast du eine Jahreskarte?*)

WÄHREND DER NUTZUNG

Nehmen wir an, dein Verkehrsmittel ist gerade angekommen und du möchtest einsteigen.

- **Wie läuft das Einsteigen ab?**
 - *Wo steigst du ein – vorne/ hinten/ mitte?*
- **Was machst du als nächstes?** (*Sitzplatz suchen oder irgendwo hinstellen, Accommodations nutzen, z.B. Kopfhörer rein, Umgebung checken, Mitmenschen checken*)
- **Sitzt du oder stehst du lieber?**
 - **Warum?**
 - **Stehst/sitzt du immer an der gleichen Stelle? Bzw. einem ähnlichen Sitz (z.B. Einzelsitz, in einem 4er)**
 - **Warum?**
- **Wenn du deine Support Person dabei hast: Wie unterstützt sie dich?**
- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)** (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Welche Hilfsmittel nutzt du auf der Fahrt?** (*Ablenkungen z.B. Buch, Safe Foods, Accomodations:*
 - *Light – Sonnenbrille, Cap, ...*
 - *Sound – Ohropax, Noise-Cancelling Headphones, Handy für Musik/Podcasts*
 - *Smell – Salbe für unter die Nase, Kaugummis*
 - *Temperatur – Schichten, Fächer*
 - *Gewicht – leichte oder schwere Kleidung, Gewichtswesten*
 - *FFP2 Maske*
- **Wie verhältst du dich anderen Menschen im Öffi gegenüber?** (*Suchst du Kontakt oder vermeidest du? Wie beeinflussen dich dein Mitfahrer*innen?*)
- **Glaubst du, dass dein (tatsächliches oder von außen wahrgenommenes) Geschlecht dein Verhalten in den Öffis beeinflusst?**
 - **Wie?**
- **Reagieren andere Leute im Öffi auf deine sichtbaren/bemerkbaren Accommodations?**

- **Wenn ja, wie?** (z.B. Blicke/Starren wegen Stimming)
- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)**
(*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Reagieren andere Leute im Öffi auf dein sichtbares/bemerkbares Experience?**
 - **Wenn ja, wie?** (z.B. Amüsiertheit wegen sichtbarer Happiness, Verwunderung wegen distress)
 - **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)**
(*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Wenn du die Öffis nutzt, hast du dann den Eindruck, dass dein Geschlecht (wahrgenommen von anderen oder tatsächliches) sich mit deinem Autismus gegenseitig beeinflusst/überschneide?**
 - **Bemerkst du/glaubst du, dass dein Geschlecht (wahrgenommen von anderen oder tatsächliches) beeinflusst, wie du dich verhältst? Magst du davon erzählen?** (vorsichtiger/weniger vorsichtig, Verhalten anderen Menschen gegenüber, ...)
 - **Hat das schon mal zu Konfrontationen geführt?**

Nehmen wir an, du musst umsteigen.

- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)** (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)?
- **Bereitest du dich vor auf das Umsteigen?** (*höhere Aufmerksamkeit, um die Station nicht zu verpassen, Uhrzeit check, Anschlussverkehrsmittel check, nächste Tür ausmachen, zur Tür gehen*)
- **Wenn du deine Support Person dabei hast: Wie unterstützt sie dich?**

Nehmen wir an, du musst bald an deiner Endstation aussteigen

- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)** (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich*)
- **Bereitest du dich vor auf das Aussteigen?** (*höhere Aufmerksamkeit, um die Station nicht zu verpassen, Uhrzeit check, nächste Tür ausmachen, zur Tür gehen*)
- **Wenn du deine Support Person dabei hast: Wie unterstützt sie dich?**

NACH DER NUTZUNG

- **Wie geht es dir dann, wie fühlst du dich? (emotional & körperlich)** (*Freudig, Aufgeregt, Gespannt, Nervös, Besorgt, Ängstlich, erleichtert, traurig, wehmütig*)
- **Gehst du direkt weiter zu deinem Ziel? Oder machst du eine Pause?**
- **Wenn du deine Support Person dabei hast: Wie unterstützt sie dich?**

ABSCHLUSS

Super, danke dir!

Ich habe noch zwei Abschlussfragen:

- **Wie würde dein ideales öffentliches Verkehrsmittel aussehen?** (*Größe, Taktung, Sitzaufteilung, Licht, Sound, Steckdosen, Geruch, Fenster, Klima, ...*)
- **Wenn du es dir frei aussuchen könntest, wie würdest du idealerweise von A nach B kommen in Wien, auch außerhalb der Öffis?** (*Auto, zu Fuß, Fahrrad, E-Scooter, ...*)

Danke für das Interview und deine Offenheit! Gibt es noch irgendetwas, das du ergänzen möchtest?

[Antwort abwarten]

Okay, und du hast gesagt, du möchtest das Transkript gerne/nicht sehen, bevor ich es nutze, richtig? Bleibt es dabei? → möchte nur die zitierten Teile sehen.

Okay, dann schicke ich es dir/nicht zu. An deine E-Mail-Adresse? Und die ist?: EMAILADRESSE.

Super! Falls du auch im Nachhinein noch irgendwelche Fragen hast, melde dich gerne bei mir.

Gut, dann stoppe ich jetzt die Aufnahme. Danke dir und alles Gute!

11.3 EINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG

Informationen und Einverständniserklärung zur Mitwirkung am Forschungsprojekt „Die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsmittel durch erwachsene autistische FLINTA* in Wien“

Durchgeführt von [...]

Sehr geehrte*r Teilnehmer*in,

hiermit lade ich Sie ein, an meinem Forschungsprojekt „Die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsmittel durch erwachsene autistische FLINTA* in Wien“ mitzuwirken.

Die Mitwirkung erfolgt in Form eines **30-60-minütigen Interviews**, das persönlich oder online mittels des Videokonferenztool Zoom (unter Verwendung der Lizenz der Universität Wien) stattfindet. Das Interview führe ich im Rahmen meiner Masterarbeit (betreut von [...]) an der Universität Wien durch. **Bei Fragen jeglicher Art bin ich per E-Mail unter [E-Mail-Adresse] oder Signal unter [Handynummer] erreichbar.**

Die Mitwirkung an diesem Forschungsprojekt – und damit an diesem Interview – erfolgt **freiwillig**. Sie können jederzeit, ohne Angabe von Gründen, Ihre Bereitschaft zur Mitwirkung am Interview bzw. pausieren, ablehnen oder zurückziehen. Dies hat keine Nachteile. Zur Datenverarbeitung nach Abschluss des Interviews siehe Punkt 2c.

1) ZWECK DES FORSCHUNGSPROJEKTS

Im Rahmen dieses Forschungsprojekts möchte ich herausfinden, wie erwachsene autistische FLINTA* die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel – dazu gehören, Bus, Bim, und U-Bahn – in Wien wahrnehmen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind für viele Menschen ein unverzichtbares Fortbewegungsmittel für Arbeit, Freizeit und Gesundheit: Sie werden zum Beispiel genutzt, um zur Arbeit zu fahren, Freund*innen zu treffen oder zum Arzt zu fahren. Deswegen möchte ich in meiner Masterarbeit herausfinden, wie es erwachsenen autistischen FLINTA* während der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geht. Dafür möchte ich erwachsene autistische FLINTA* interviewen.

2) DAS INTERVIEW

a) Ablauf des Interviews

Die Mitwirkung an diesem Forschungsprojekt erfolgt in Form eines freiwilligen Interviews mit mir, [der Verfasserin], das entweder **persönlich oder via Zoom** stattfindet. Es besteht bei der Nutzung von Zoom jedoch explizit kein Zwang, die Kamera einzuschalten. Das Interview wird etwa **30-60 Minuten** dauern.

Während des Interviews läuft eine Aufzeichnung, die im Anschluss zur Transkription dient. **Wenn Sie möchten, kann ich Ihnen das Transkript vor der Verwendung zukommen lassen.**

Es ist auch **möglich, dass eine von Ihnen bestimmte, vertraute Person als Unterstützung während des Interviews anwesend** ist. Diese darf jedoch keine eigenen Meinungen oder persönlichen Erfahrungen einbringen.

b) Vorzeitige Beendigung oder Pausierung des Interviews

Es ist jederzeit möglich, das Interview **ohne Angabe von Gründen zu pausieren oder zu beenden**. Aus dieser Entscheidung entstehen **keine Nachteile**.

c) Datenaufzeichnung und -verwendung

Vom Interview wird eine Aufzeichnung gemacht. Die Aufzeichnung wird nicht veröffentlicht, sondern dient nur der Transkription des Interviews. Nur ich, [...], habe als Leiterin des Forschungsprojekts Zugriff auf die Aufzeichnung. Falls unterstützend die Chat-Funktion genutzt wird, wird dieser nach dem Interview ebenfalls exportiert.

Bei der Transkription werden Ihre Daten pseudonymisiert. Das heißt, dass Sie in meiner Masterarbeit **nicht identifizierbar sein werden, weil ich Informationen wie beispielsweise Ihren Namen nicht verwenden werde**. Pseudonymisierte Daten lassen sich einer Person mit zusätzlichen Informationen (meist einem Identifikationsschlüssel) zuordnen (Art. 4 Z 5 DSGVO) und bleiben daher personenbezogene Daten. Als solche unterliegen sie dem Datenschutz.

Laut UG 2002 § 86 (Universitätsgesetz) müssen alle wissenschaftlichen Abschlussarbeiten im Volltext veröffentlicht werden. **Die Verfasser*innen von wissenschaftlichen Arbeiten sind daher verpflichtet, die Druckfassung in der Universitätsbibliothek Wien zur Verfügung zu stellen.** Nach positiver Begutachtung

wird daher auch meine Masterarbeit dort öffentlich zugänglich sein. Gegebenenfalls wird der Volltext der Arbeit auch digital über u:theses zugänglich sein.

d) Widerruf des Einverständnisses

Das Einverständnis zur Verwendung des Interviews (also der Aufzeichnung und des Transkripts) kann vor Abgabe der Masterarbeit zur Bewertung zurückgezogen werden. Hiermit garantiere ich eine Mindestfrist von 30 Tagen nach dem Interview für den Widerruf Ihres Einverständnisses. Das heißt: **Wenn Sie sich innerhalb von 30 Tagen nach dem Interview bei mir per E-Mail unter [E-Mail-Adresse] melden, ist es in jedem Fall möglich, das Einverständnis zur Verwendung des Interviews zu widerrufen, sodass Ihre Daten nicht in der Masterarbeit genutzt werden.** Eine Vorlage, die dafür genutzt werden kann, befindet sich am unter Punkt 5. Nach Ablauf der 30 Tage kann ich nicht garantieren, dass der Widerruf noch möglich ist.

Die Aufzeichnung des Interviews wird in jedem Fall nach der Abgabe der Arbeit zur Bewertung unwiderruflich gelöscht.

3) MÖGLICHKEIT ZUR DISKUSSION WEITERER FRAGEN

Falls sich im Vorhinein, während des Interviews oder im Nachhinein noch Fragen ergeben, bin ich per E-Mail oder Signal erreichbar:

[E-Mail-Adresse], [Handynummer]

4) EINWILLIGUNGSEKRLÄRUNG DER TEILNEHMENDEN PERSON

Selbstgewählter Name der teilnehmenden Person – keine Deadname Nennung nötig!:

Ich erkläre mich bereit, am Forschungsprojekt „Die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsmittel durch erwachsene autistische FLINTA* in Wien“ mitzuwirken.

Ich stimme zu, dass meine Daten in pseudonymisierter Form elektronisch gespeichert werden. [Die Verfasserin] verpflichtet sich mit den anvertrauten Daten und Informationen sorgfältig umzugehen und sie vertraulich zu behandeln. Die Weitergabe der Daten an Dritte sowie das Speichern auf für andere Personen zugängliche Datenträger sind untersagt.

Ich bin von [der Verfasserin] ausführlich und verständlich über die Ziele und den Ablauf des Forschungsprojekts aufgeklärt worden. Ich habe darüber hinaus den Text dieser Information gelesen und verstanden. Aufgetretene Fragen wurden mir verständlich und ausreichend beantwortet. Ich hatte genügend Zeit, mich zu entscheiden, ob ich an dem Forschungsprojekt mitwirken möchte. Ich habe zurzeit keine weiteren Fragen.

Ich behalte mir das Recht vor, meine freiwillige Mitwirkung am Forschungsprojekt jederzeit und ohne Angabe von Gründen zu pausieren oder zu beenden, ohne, dass mir daraus Nachteile entstehen. Dies ist auch nachträglich möglich: Das Einverständnis zur Mitwirkung am Forschungsprojekt (im Sinne der Verwendung der Aufzeichnung und des Transkripts) kann in jedem Fall innerhalb von 30 Tagen nach dem Interview per E-Mail [E-Mail-Adresse] widerrufen werden.

Eine von allen Parteien unterschriebene Version dieser Information und Einwilligungserklärung habe ich erhalten.

.....

Datum und Unterschrift der teilnehmenden Person

.....

.....

Datum und Unterschrift von [Verfasserin]

DER

Betreff: Widerruf der Mitwirkung am Forschungsprojekt „Die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsmittel durch erwachsene autistische FLINTA* in Wien“

Text:

Guten Tag,

hiermit ziehe ich mein Einverständnis zur Mitwirkung am Forschungsprojekt „**Die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsmittel durch erwachsene autistische FLINTA* in Wien**“ zurück. Ich widerspreche der Nutzung meiner Informationen und Daten in der Masterarbeit zum genannten Projekt. Ich bitte darum, die Aufzeichnung meines Interviews und das dazugehörige Transkript zu löschen.

Danke und beste Grüße!

11.4 WEGBESCHREIBUNG UNI

Nachrichtentext:

Ich habe noch ein paar Infos zu dem Raum, in dem wir uns morgen treffen – wie man dorthin kommt und wie er aussieht.

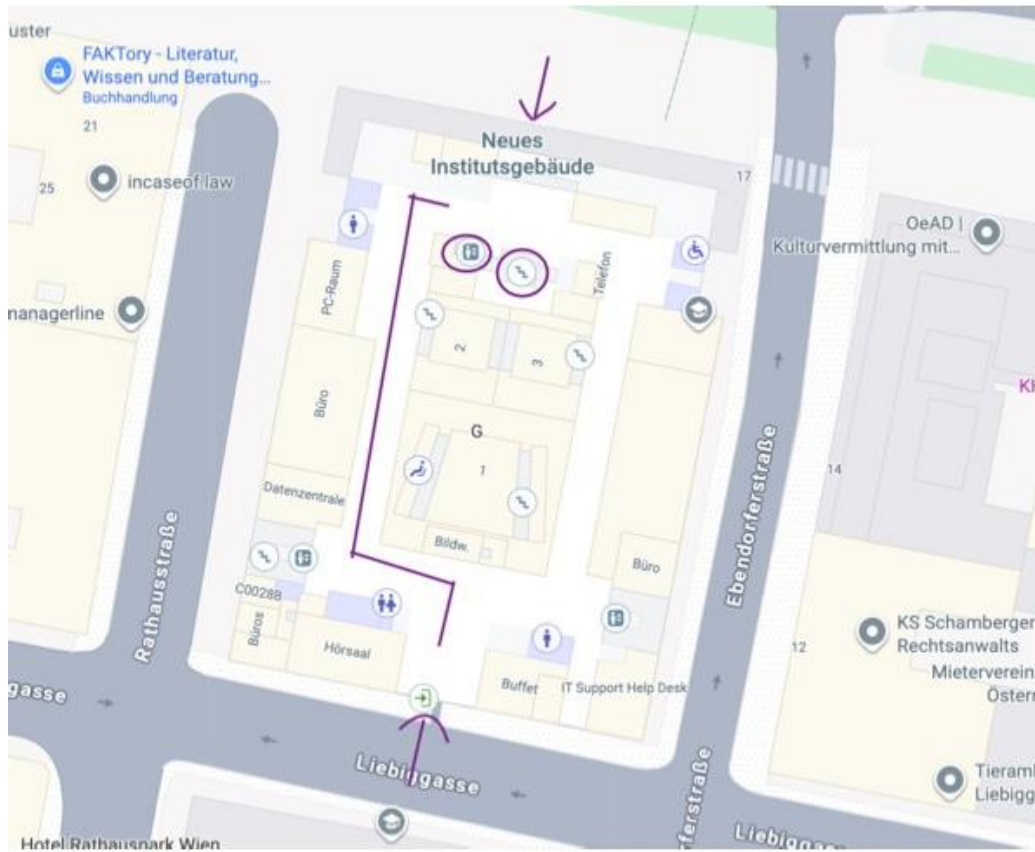
Ich habe einen Raum im „Neuen Institutsgebäude (NIG)“ in der Universitätsstraße 7, 1010 Wien, gebucht. Der Raum gehört zur „Fachbereichsbibliothek Geographie und Raumforschung“ und hat die Nummer C513. Er ist im NIG im 5. Stock.

Das NIG hat zwei Eingänge: einen Haupteingang an der Universitätsstraße 7 mit einer kleinen Treppe und einen zweiten, stufenlosen Eingang mit automatischen Türen an der Rückseite des Gebäudes in der Liebiggasse. Im Gebäude gehst du am besten zur Haupttreppe oder zum Aufzug in der Nähe des Haupteingangs. Dann in den fünften Stock durch die Glastüren und dreimal rechts abbiegen, um die Fachbereichsbibliothek zu finden. Der Raum befindet sich zwischen dem zweiten und dritten Schließfachblock. Ich habe Bilder des Weges und des Raums selbst angehängt, falls du dir die ansehen möchtest. In der Nähe unseres Raums befinden sich geschlechtergetrennte Toiletten; die nächste nicht geschlechtergetrennte Toilette befindet sich im 4. Stock unter uns.

Wir werden nur zu zweit im Raum sein. Wir können den Raum von innen abschließen, um sicherzustellen, dass wir nicht gestört werden. Die Fenster lassen sich bei Bedarf öffnen. Die Deckenbeleuchtung kann ein- und ausgeschaltet werden. Die Fenster haben Jalousien, sodass wir das von draußen einfallende Tageslicht auch dämpfen können.

Wenn du Fragen zur Wegbeschreibung oder zum Raum selbst hast, kannst du mich gerne fragen :) Wenn du möchtest, können wir uns auch vor dem NIG treffen und gemeinsam zum Raum gehen – sag mir einfach Bescheid, was dir lieber ist:)

Liebe Grüße! :)



Quelle: Google Maps, eigene Markierung

