

Angst, Frustration und Wohlbefinden auslösende Bewegungsräume und deren wechselseitige Austauschbarkeiten

Angst ist ein qualvolles, unbestimmtes Gefühl der Beengung, in dem man sich ohnmächtig Unbekanntem, Anrückendem, Unangreifbarem ohne Möglichkeiten der Abhilfe oder des Auswegs ausgeliefert sieht. Freud spricht von einem Zustand hochgespannter Erregung, der als Unlust verspürt wird und dessen man durch Entladung nicht Herr werden kann. Angst ist eine Sache des ganzen Menschen. Der Mensch hat nicht in einem abgegrenzten Bezirk Angst, sondern *ist* Angst. Die dabei festzustellenden körperlichen Vorgänge sind weder Ursache noch Folge, sondern sie *sind* Angst. ¹⁾

Die Palette Angst erzeugender Räume, selbst wenn man diese auf die speziell von Frauen als solche empfundenen reduziert, ist breit gefächert. Einerseits sind dies jene, die durch objektivierbare Fehler in der Planung „geschaffen“ wurden und durch Sensibilisierung der PlanerInnen entschärft oder vermieden werden könnten. Andererseits können Angstzustände durch die Furcht vor derart unbestimmbaren, unterschiedlichen realen oder phantasierten Gefahren entstehen, dass es praktisch unmöglich ist, eine eindeutige Aussage über die Absolutheit von Räumen oder Örtlichkeiten zu geben, die Unbehagen bzw. Wohlbehagen evozieren.

Es gibt klassische Situationen, die – auch statistisch erfasst ²⁾ – von einem Großteil der Frauen als „extrem ungut“ und Angst einflößend empfunden werden. Eine lange Fußgänger-Unterführung, wo neben dem eigenen hallenden Schritt noch ein anderer vernommen wird, löst wahrscheinlich bei jeder Frau das Gefühl von potentieller Gefahr aus. Auch wenn dabei nicht gleich Angst empfunden wird, so entwickelt man ganz automatisch in Sekundenschnelle Strategien, was zu tun wäre, wenn... Meist empfindet man dabei nicht die konkrete Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit, sondern das selbstverständliche Verhalten als „gefährdetes Subjekt“. Vergleichbar mit dem Verhalten im Straßenverkehr, wo man selbstverständlich akzeptiert, der Schwächere zu sein und eine stark befahrene Straße nicht einfach überquert, wo und wann es einem passt, hat man als Frau gelernt, sich gewissen Situationen erst gar nicht auszusetzen und schummrige Unterführungen zu nächtllicher Stunde am besten zu meiden. Dies stellt natürlich eine objektiv ganz erhebliche Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit dar, die für Männer oft nur schwer nachvollziehbar ist.

In einer Studie, die jüngst zum Thema erschienen ist ³⁾, wurden die Kriterien, die für Frauen die Sicherheit eines Raumes bestimmen, analysiert, um den PlanerInnen des öffentlichen Raumes eine Grundlage zur Sensibilisierung der Problematik zu geben. Die wichtigsten Punkte dabei sind: Die Möglichkeit zur Übersicht und zur Orientierung an einer bestimmten Stelle, d.h. „(...) eine übersichtliche Wegführung und die Berücksichtigung von Sichtverbindungen und Orientierungspunkten.“ „Sehen (persönliche Kontrolle) und gesehen werden (soziale Kontrolle)“ sollen durch entsprechende Beleuchtung und durch leichte Einsehbarkeit eines Ortes oder Weges gewährleistet werden. „Eingangssituationen zu

Wohnhäusern, Arbeitsstätten, Parks, Plätzen etc. sollten gut sichtbar und einsehbar sein.“

Neben der anzustrebenden Belegung von als gefährlich empfundenen Passagen durch die „Bündelung von Funktionen oder Routen, die attraktive Gestaltung eines Ortes (Aufenthalt) und durch Sichtverbindungen mit bzw. zu anderen belebten Orten“, scheint mir auch der Aspekt der Verantwortlichkeit als ganz wesentlich: „Die Identifikation der AnwohnerInnen mit dem Gebiet, in dem sie wohnen, arbeiten und leben, ist wesentlich für die Übernahme der Verantwortung und damit für die Wirksamkeit von positiver sozialer Kontrolle (...)“ Diese soziale Überlegung könnte als eine grundsätzliche für die Stadtplanung herangezogen werden und wäre wahrscheinlich der wichtigste Schritt zu einem humaneren, weil identifikationswürdigen Stadtraumgefüge.

Nebenbei gibt es eine Vielzahl von Räumen - im weitesten Sinn -, die aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet sowohl das eine, wie auch das andere Extrem subjektiver Empfindung erfüllen. Und das nicht nur für unterschiedliche Individuen zum selben Zeitpunkt, sondern auch für ein und dasselbe Individuum zu verschiedenen Tageszeiten und Witterungen.

Die Tiefgarage als Klischee eines Tatorts für Gewaltverbrechen, im Film immer wieder gerne verwendet, hat für Frauen einen ganz besonderen Stellenwert in der „Angstraum-Skala“. Ob dieses Klischee für Wien wirklich zutreffend ist, oder ob hier nicht die aus zuviel Fernsehkonsum resultierende Furcht vor amerikanischen parking-lots auf unsere harmloseren Verhältnisse projiziert wird, müsste aus der Verbrechen-Statistik eruiert sein. Aber selbst eine Tiefgarage, die spätabends Unbehagen vermittelt, kann untertags für dieselbe Frau ein willkommener Zufluchtsort sein, wenn sie etwa mit zwei kleinen Kindern an einem kalten, regnerischen Novembertag Einkäufe zu erledigen hat. Die Vorstellung, dabei mit dem Auto in eine Garage zu fahren, vom geschützten Parkplatz aus die Kinder in ein großes Einkaufswagen zu setzen, sie direkt per Lift in den Supermarkt und nach Erledigung der Einkäufe wieder zurück zum Auto zu befördern, ist alles andere als erschreckend.

Abgesehen von den „Angsträumen“ gibt es im öffentlichen Bereich eine viel größere Anzahl an, sagen wir, „Frusträumen“ für FußgängerInnen, nämlich jene Zonen im Stadtgefüge, die den Autos und deren Fahrern überlassen wurden. Das Warten an der Kreuzung einer vierspurig befahrenen Straße ist wohl als Situation höchstgradigen Unwohlseins zu beschreiben. Der Ärger über die Belästigung für Ohren und Atemwege durch Lärm und Abgase lässt einen zwar meist vergessen, dass man einen halben Meter von den vorbeibrausenden Autos entfernt stehend auch latent unfallgefährdet ist, undefinierbar bedroht fühlt man sich jedenfalls. Dieses Gefühl des Ausgeliefertseins ist ebenfalls ein statistisches Privileg der Frauen – sie gehen nun einmal mehr zu Fuß als die Männer.⁴⁾

Aber auch schon die Überquerung eines kaum befahrenen Gässchens kann einem die autogerechte Stadt vermiesen. Dann nämlich, wenn man wegen verparkter Gehsteigecken gar nicht erst auf die Fahrbahn treten kann oder beim Durchschlängeln zwischen zwei Autos darauf achtet, sich den Mantel nicht zu beschmutzen, dafür aber „ins Glück“ steigt. Verglichen mit Garagen, Unterführungen und U-Bahnstationen, deren subjektiv empfundene Gefährlichkeit wahrscheinlich weniger durch bauliche Änderungen, als durch bessere „Lichthygiene“ und Überwachung zu entschärfen ist (siehe oben), könnte gerade im Straßenverkehr durch verstärkten verkehrsberuhigenden Rückbau dem täglichen Frust Abhilfe geschaffen werden.

Die Dualität von Wohlbefinden und Beklemmung lässt sich an einem Objekt besonders schön

ablesen, nämlich dem Einfamilienhaus. Gerade für viele Frauen in der Stadt ist das eigene Haus mit Garten noch immer das anstrebenswerte Wohnideal, nicht zuletzt wegen der oben geschilderten städtischen Realität. Dabei gilt der direkte Zugang zum Garten als besonders wichtiges Detail des „Sich-freier-Fühlens“. Allerdings nur bis zur Dämmerung, denn sobald es dunkel wird, empfinden viele Frauen den direkten Zugang vom Garten als beängstigend und es werden alle möglichen sicherheitstechnischen Maßnahmen ergriffen, um sich gegen die vermeintlich drohende Gefahr von außen zu schützen. Die „Traumvilla“ kann also sehr leicht zum „Spukschloss“ mutieren. Sind dies berechtigte Ängste, die den HausbewohnerInnen zu schaffen machen oder neurotische? Sind sie sich dieser Ängste als „kalkulierbares Risiko“ bewusst, bevor sie an den Stadtrand ziehen, oder stellen sie den Reiz des Ungewissen im trauten Familienheim dar? Dass rein statistisch die Gefahr höher ist, im Haus vom eigenen Mann bedroht zu werden, als von einem Einbrecher, sei nur ein weiterer Hinweis auf die Irrationalität von Angstgefühlen.

Selbst die Idylle, die Stadtrandsiedlungen vermitteln, ist trügerisch. Die adrette Aufgeräumtheit von Einfamilienhäuschen kann bei so mancher Außenstehenden sehr wohl auch Beklemmungsgefühle hervorrufen, die sich am ehesten mit „hier möchte ich nicht angemalt sein“ artikulieren lassen. Dies bezieht sich meist auf die Situation der Hausfrauen, die hier die Häuser für die liebe Familie in Schuss halten, selbst jedoch „abseits vom Schuss“ sind.

Eine frauengerechter gestaltete Stadt wäre wohl eine sozialere, menschengerechtere, was jedoch sicher nicht aus der Umsetzung mystifizierter weiblicher Intuition resultiert, sondern vielmehr aus der Erfahrung tagtäglicher physischer und psychischer Mühsal im verbesserungswürdigen öffentlichen Raum. Die Aneignung dieses öffentlichen Raumes, der als von und für Männer(n) gemacht empfunden wird, müsste neben den beschriebenen Anpassungen an ein legitimes Sicherheitsbedürfnis der Frauen genauso in den Köpfen der verängstigten Frauen selbst beginnen. Solange sie sich der passiven Rolle des der „bösen“ männlichen Welt ausgelieferten Objekts ohne Gegenwehr hingeben, wird sich nicht viel ändern.

Die Furcht dieser Frauen vor dem „Mann auf der Straße“⁵⁾ müsste von ihnen vor allem auch analytisch hinterfragt und auf Relevanz überprüft werden. Vielleicht kann ein so gewonnenes neues weibliches Selbstbewusstsein im Zusammenspiel mit strategischen Änderungen in der Planung die Chancengleichheit in der Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes ermöglichen. Frauen wie Männer werden daran arbeiten müssen.

¹⁾ Rainer Tölle, Definition aus dem Lehrbuch für Psychiatrie, 1988.

²⁾ Barbara Buchegger, Brigitta Vollmeier: „Angsträume in Wien oder Wer fürchtet sich vorm schwarzen Mann?“, in: „Wem gehört der öffentliche Raum, Frauenalltag in der Stadt“, hg. von Eva Kail, Jutta Kleedorfer, Wien 1991.

³⁾ Ursula Kose, Lilli Licka, Gisa Ruland, „draußen einfach sicher, Mehr Bewegungsraum für Frauen in der Stadt“, Kriterienkatalog des Ökologieinstituts, Wien 1993

⁴⁾ Renate Semela, „An den Rand gedrückt, Frauen zu Fuß unterwegs“, in „Wem gehört der öffentliche Raum, Frauenalltag in der Stadt“, hg. von Eva Kail, Jutta Kleedorfer, Wien 1991.

⁵⁾ Cheryl Benard, Edit Schlaffer, „Der Mann auf der Straße“, Wien 1980.

