

Research Report

Endbericht

Migrantinnen erobern das Fahrrad

**Astrid Segert
Eliza Brunmayr
Figen Ibrahimoglu
Nurgül Sarikaya**



**INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN
INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES**

Vienna

Research Report

Endbericht

Migrantinnen erobern das Fahrrad

**Studie
gefördert durch das bmvit
im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“**

**Astrid Segert
Eliza Brunmayr
Figen Ibrahimoglu
Nurgül Sarikaya**

April 2015

Contact:

Dr.ⁱⁿ Astrid Segert
☎: +43/1/599 91-213
E-Mail: segert@ihs.ac.at

Founded in 1963 by two prominent Austrians living in exile – the sociologist Paul F. Lazarsfeld and the economist Oskar Morgenstern – with the financial support from the Ford Foundation, the Austrian Federal Ministry of Education, and the City of Vienna, the Institute for Advanced Studies (IHS) is the first institution for postgraduate education and research in economics and the social sciences in Austria.

Das Institut für Höhere Studien (IHS) wurde im Jahr 1963 von zwei prominenten Exilösterreichern – dem Soziologen Paul F. Lazarsfeld und dem Ökonomen Oskar Morgenstern – mit Hilfe der Ford-Stiftung, des Österreichischen Bundesministeriums für Unterricht und der Stadt Wien gegründet und ist somit die erste nachuniversitäre Lehr- und Forschungsstätte für die Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Österreich.

Inhalt

1.	Hintergrund, Forschungsansatz, Methoden	1
2.	Radfahrende Migrantinnen – Fähigkeiten, Verfügung, Nutzung, Radkursinteresse	10
3.	Barrieren und Chancen für Radfahren von Migrantinnen	16
3.1	Typ A: Verhinderungs- oder Behinderungsgeschichten	18
3.2	Typ B: Geschichten vom unfreiwilligen Abbruch des Radfahrens	24
3.3	Typ C: Frühe Ermutigungsgeschichten	30
3.4	Typ D: Geschichten vom gesellschaftlichen und familiären Wandel	32
4.	Radfahren und Gesundheit	36
5.	Wünsche potenzieller Radfahrerinnen in Wien	43
6.	Good Practices	48
6.1	Radkurs für Migrantinnen - Angebot von DONNA MOBILE München	49
6.2	Züri rollt. Gratis Veloverleih – Projekt des aoz in Zürich	52
6.3	Radkurse des Frauenzentrums Vrouw en Vaart in Amsterdam	56
6.3	Fahrradkurse im Rahmen von Mobilität ohne Barrieren im Klimabündnis Tirol.....	58
6.4	Fietsvriendinnen – Ein Projekt von Mobycon, Niederlande	59
6.5	Rauf aufs Rad – Fahrradkurse für Anfängerinnen und Fortgeschrittene Wien.....	61
7	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	63
7.1	Vielfältige Barrieren.....	64
7.2	Neue Chancen	65
7.3	Erfahrungen aus Good Practices.....	67
7.4	Erhöhung des Anteils Rad fahrender Migrantinnen	68
8	Literatur	72

Tabellen und Abbildungen

Tabelle 1: Übersicht Radfahren: Fähigkeiten, Lerninteresse, Verfügung, Nutzung Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45	63
Abbildung 1: Fahrradnutzung in Österreich 2007 und 2011 (Mikrozensus)	1
Abbildung 2: Herkunftsländer-Gruppen Menschen mit Migrationshintergrund in Österreich	4
Abbildung 3: Fähigkeit Rad fahren Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45	11
Abbildung 4: Verfügung über Fahrrad im Haushalt Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern ...	12
Abbildung 5: Radnutzung Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45	13
Abbildung 6: Aktuelles Interesse am Radfahren Migrantinnen Nicht-EU-Länder N 45	14
Abbildung 7: Geschichten über Barrieren und Chancen für Radfahren von Migranten im Lebensverlauf.....	17

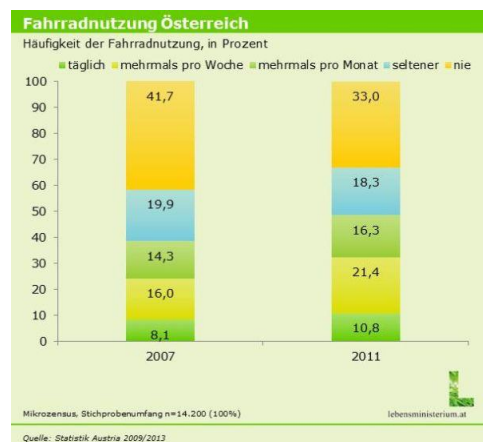
Abbildung 8: Begünstigende Faktoren für Radfahren von Musliminnen aus ExpertInnensicht	39
Abbildung 9: Barrieren für das Radfahren von Musliminnen aus ExpertInnensicht.....	40
Abbildung 10: Chancen und Barrieren für das Radfahren von Migrantinnen	65
Abbildung 11: Modulares zielgruppenorientiertes Radfördersystem für Migrantinnen.....	69

1. Hintergrund, Forschungsansatz, Methoden

Nachfolgend werden Forschungsergebnisse der Sondierung *MigRad – Migrantinnen erobern das Fahrrad* vorgestellt. Das Projekt wurde durch das bmvit im Rahmen des Programms *Mobilität der Zukunft* gefördert. Dem Projektkonsortium gehörten neben dem IHS, die Radlobby IG Fahrrad, das Bildungszentrum der Caritas Wien sowie das Frauengesundheitszentrum Fem Süd an. Forschungsergebnisse und Bericht wurden gemeinsam erarbeitet.

Radfahren liegt international im Trend, immer mehr Menschen nutzen das Rad im Alltag. Sie tun dies nicht nur, um Sport zu treiben, sondern um ihren Alltag zu gestalten, etwa um Besorgungen zu erledigen, um zur Arbeit zu fahren, um ihre Kinder zu begleiten oder um diversen kulturellen und sozialen Aktivitäten nachzugehen (vgl. Bassett et al. 2008, Ahrens et al. 2010). Auch in Österreich gewinnt Radfahren im Rahmen nachhaltiger Mobilitätsentwicklung an Bedeutung (vgl. BMVIT 2013, VCÖ 2013).

Abbildung 1: Fahrradnutzung in Österreich 2007 und 2011 (Mikrozensus)



Quelle: Lebensministerium, Statistik Austria

Wie Abbildung 1 zeigt, stieg der Anteil der österreichischen Bevölkerung, die mehr oder weniger häufig Rad fährt, von 59,3% im Jahr 2007 auf 67% im Jahr 2011. Am stärksten wuchs dabei der Anteil der Gruppe, die mehrmals pro Woche Rad fahren. Das impliziert, dass diese Personen nicht nur als WochenendradlerInnen unterwegs sind, sondern dass auch in Österreich der Anteil der AlltagsfahrerInnen steigt. Diese Entwicklung der Radnutzung basiert auf einem Wertewandel zugunsten aktiver und ökologischer Mobilitätsmodi sowie auf Verbesserungen radfördernder Infrastrukturen, auf einem sich verändernden öffentlichen Klima zugunsten fahrradfreundlicher Mobilität, auf neuen Radinfrastrukturen und -dienstleistungen sowie verstärkter Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen zugunsten der Radnutzung (Radagentur Wien, Mobilitätsagentur Wien, Radlobby Österreich 2014, VCÖ 2014a,b, VCÖ 2012). Regional verteilen sich die RadlerInnen sehr unterschiedlich auf die österreichischen Bundesländer. Vorarlberg liegt mit 85% weit vorn.

Für Wien wird der Wert mit 61% angegeben, allerdings gehört Wien zu jenen Städten, in denen der Radverkehr besonders rasch wächst (Statistik Austria 2013).

An diesem Trend zugunsten aktiver und ökologischer Mobilität haben MigrantInnen in allen europäischen Ländern bisher einen sehr geringen Anteil (vgl. Wixey 2005, Harms 2007, Kasper et al. 2007). Trotz fehlender repräsentativer Vergleichsdaten, kommen regionale Studien in verschiedenen europäischen Ländern zu ähnlichen Ergebnissen. MigrantInnen nutzen überdurchschnittlich häufig den ÖV und gehen häufiger zu Fuß. Aber sie fahren seltener als Einheimische in den untersuchten westeuropäischen Ländern Fahrrad (ebenda).

Dabei werden große Unterschiede auch innerhalb der Gruppe der MigrantInnen aufgezeigt. Große Unterschiede gibt es in der Mobilitätsmustern zwischen MigrantInnen, die aus anderen EU-Ländern kommen und MigrantInnen aus Nicht-EU-Ländern. Letztere sind in ihrer Mobilität mit deutlich mehr Barrieren konfrontiert. Solche Barrieren entstehen beispielsweise aufgrund eines unterdurchschnittlichen Einkommens, aufgrund eines unterdurchschnittlichen Anteils von Personen mit Führerschein und Autobesitz, vor allem unter den Frauen (vgl. Assum 2011, Harms 2007). Hinzukommen häufig sprachliche Probleme, die ebenfalls Barrieren für selbstbestimmte Mobilitätsmuster darstellen (vgl. Assum 2011). Belegt wird, dass Migrantinnen häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen und zu Fuß gehen, seltener Auto fahren, aber vor allem seltener Fahrrad fahren als die autochthone Bevölkerung der untersuchten westeuropäischen Länder bzw. Städte.

Für Österreich wurden diese Unterschiede in der Mobilität von MigrantInnen im Verhältnis zu Einheimischen von Fassmann/Reeger (2014) auf der Basis der Auswertung des Mikrozensus 2011 bestätigt. 36% aller Personen mit Migrationshintergrund nutzen öffentliche Verkehrsmittel mindestens mehrmals wöchentlich, aber nur 23% der Personen ohne Migrationshintergrund. Bei Personen mit türkischer oder ex-jugoslawischer Staatsbürgerschaft sind es sogar 44% (ebenda, 16). Umgekehrt liegen die Werte für die Pkw-Nutzung als LenkerIn bei 54% für Personen mit Migrationshintergrund und bei 64% für Personen ohne Migrationshintergrund (ebenda, 17). 30,5% der Personen mit Migrationshintergrund und 32% der Einheimischen geben an, das Fahrrad mindestens mehrmals pro Woche zu nutzen. Dabei gilt dies für 29% der MigrantInnen der 1. Generation, aber schon für 33,5% ihrer Kinder (ebenda 19). Frauen mit Migrationshintergrund fahren seltener Fahrrad als Männer (ebenda, 29). Unbehaun et al. (2012) haben zudem in einer nicht repräsentativen Studie ermittelt, dass sich 69% der von ihnen befragten MigrantInnen leicht, 20% mäßig mobilitätseingeschränkt fühlen und 6% stark (BMVIT et al. 2013, 36). Zudem wird in Bezug auf die Nutzung von Fahrrad oder Roller an Werktagen von diesen AutorInnen lediglich 1% der MigrantInnen angegeben, während es im österreichischen Durchschnitt 6% sind (ebenda 36).

Die vorliegenden Daten zur Radmobilität von MigrantInnen werfen die Frage auf, ob in dieser Bevölkerungsgruppe wichtige Entwicklungspotenziale für nachhaltige Mobilitätsmuster brachliegen oder ob diese Bevölkerungsgruppe erst über eine oder mehrere Generationenwechsel überhaupt an das Radfahren herangeführt werden kann.

Die Antwort auf diese Frage ist von Bedeutung dafür, ob die ehrgeizigen Ziele für den Wandel der Alltagsmobilität in Österreich und den damit verbundenen Modal Split mittelfristig erreichbar sind oder ob diese Gruppe nur über Jahrzehnte hinweg erschlossen werden kann (Magistrat der Stadt Wien 2008, Velo-City 2013, BMVIT 2013, 2014). Die Bedeutung von Migrantinnen für den Mobilitätswandel ergibt sich daraus, dass diese Gruppe zu den in Österreich wachsenden sozialen Gruppen gehört. Für die Quantifizierung sozialer Lagen und Aktivitäten von MigrantInnen hat es sich seit einigen Jahren statistisch durchgesetzt, dass entsprechende Personen nicht mehr nur nach der Staatsangehörigkeit unterschieden werden, also die Mobilität ausländischer und österreichischer StaatsbürgerInnen verglichen wird. Vielmehr werden heute MigrantInnen und deren Nachkommen unter dem Begriff *Menschen mit Migrationshintergrund* erfasst¹. Auch für die Fragestellung nach Potenzialen für vermehrtes Radfahren, ist es sinnvoll die Nachkommen von Zugewanderten einzubeziehen, auch wenn sie bereits eingebürgert sind. Sie leben in der Regel in ihren Familienverbänden und sind gemeinsamen Erfahrungshintergründen unterworfen. Da es sich aber um eine sehr sperrige Bezeichnung handelt, werden im Folgenden zugunsten des Leseflusses auch die Begriffe *MigrantInnen* und *Migrantinnen* sinngleich mit *Menschen bzw. Frauen mit Migrationshintergrund* verwendet.

In Österreich haben Menschen mit Migrationshintergrund gegenwärtig einen Anteil von 19% an der Bevölkerung (Statistik Austria 2014, 9). Sie bilden eine große und weiter wachsende Bevölkerungsgruppe, die einen erheblichen Beitrag zur Verbreitung aktiver Mobilitätsformen wie dem Radfahren leisten kann oder zumindest könnte. Der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund an den Altersgruppen zwischen 20 und 39 Jahren, also jenen Altersgruppen, die aufgrund ihrer Körperkonstitution sowie der Erziehung eher als Ältere für das Radfahren gewonnen werden könnten, beträgt in Österreich im Durchschnitt 34% (Statistik Austria 2014, 29). Während die autochthone österreichische Bevölkerung eine ältere Altersstruktur aufweist: Hier sind 56% älter als 40 Jahre (Statistik Austria 2014, 28).

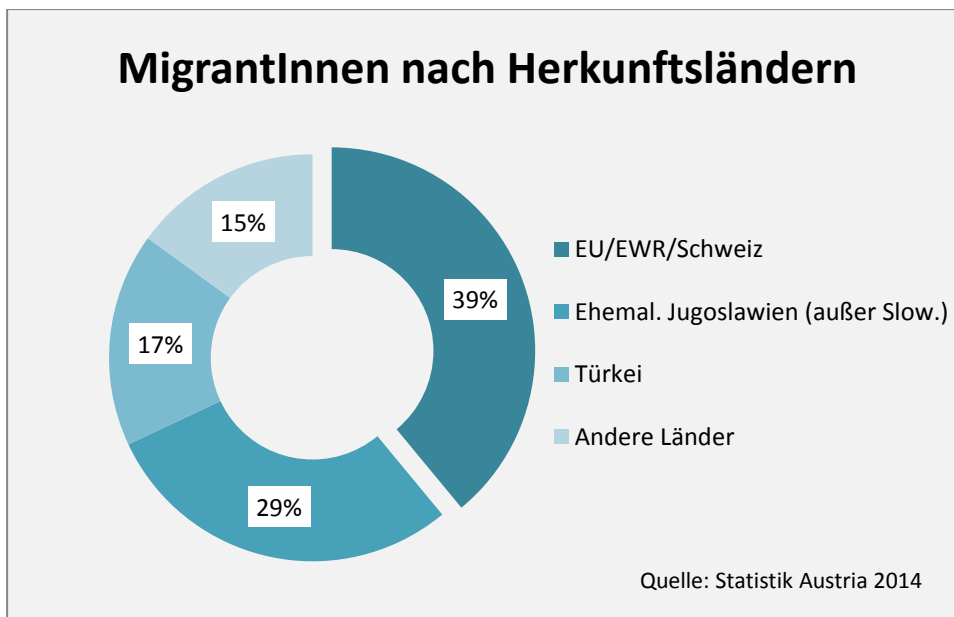
Den größten regionalen Anteil an MigrantInnen hat Wien mit 39%. Der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund an den Altersgruppen zwischen 20 und 39 Jahren, beträgt in Wien

¹ Internationalen Definitionen folgend werden den *Menschen mit Migrationshintergrund* durch Statistik Austria alle jene Personen zugerechnet, deren beide Eltern im Ausland geboren wurden, unabhängig davon welche Staatsbürgerschaft die Personen selbst haben. So können MigrantInnen die österreichische Staatsbürgerschaft erworben haben, wenn jedoch die Eltern und/oder sie selbst eingewandert sind, werden sie den *Menschen mit Migrationshintergrund* zugerechnet. Dadurch wird auch die sogenannte 2. Generation der Nachgeborenen von ZuwanderInnen erfasst.

je nach Teilgruppe sogar zwischen 45% und 55%. Hier schlummert ein großes ungehobenes Potenzial für aktive Mobilität im Ballungsraum Wien.

Wie in Abbildung 2 ersichtlich, sind MigrantInnen keine einheitliche Gruppe, sondern nach Herkunftsländern zu differenzieren. Dies wird gegenwärtig bei der Datenerhebung zur Alltagsmobilität von MigrantInnen noch nicht berücksichtigt.

Abbildung 2: Herkunftsländer-Gruppen | Menschen mit Migrationshintergrund in Österreich 2013



Von den 2013 im Jahresdurchschnitt in Österreich lebenden 1,625 Mio. Menschen mit Migrationshintergrund hatten mehr als 990.000 Wurzeln in Nicht-EU-Ländern. Zwar bilden MigrantInnen aus dem EU-/EWR-Raum mit 39% die größte zusammengefasste Ländergruppe, aber 61% haben ihre Wurzeln in verschiedenen europäischen und außereuropäischen Nicht-EU-Ländern. 29% kommen aus verschiedenen Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens (ohne Slowenien – da EU-Mitglied seit 2004), 17% haben türkischen Hintergrund und 15% verteilen sich breit auf andere europäische Länder sowie auf andere Erdteile (Statistik Austria 2014, 27). Dabei ist der Anteil in der sogenannten zweiten Generation gegenüber der ersten Generation, insbesondere bei Ländern des ehemaligen Jugoslawiens (35% gegenüber 27% 1. Generation) sowie der Türkei (25% gegenüber 14% 1. Generation) deutlich höher (ebenda).

Zieht man die Unterschiede zwischen den Lebensumständen und Kulturen von MigrantInnen aus EU-Ländern und Nicht-EU-Ländern in Betracht sowie die damit korrespondierenden unterschiedlichen Migrationshintergründe, aber auch die differierenden Bürgerrechte und Integrationsbedingungen beider Gruppen in Österreich, so ist es sinnvoll die Alltagsmobilität

und damit auch die Radnutzung in einem ersten Schnitt nach der Herkunft aus EU-Ländern und aus Nicht-EU-Ländern (sogenannten Drittländern) zu unterscheiden. Die vorliegende Studie nutzt diesen Ansatz und fokussiert den Zugang und die Radnutzung von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern. Dabei wird besonderes Augenmerk auf die zahlenmäßig größten Gruppen aus der Türkei und aus Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens gelegt.

Im Fokus der Studie stehen Frauen. Sie haben statistisch einen hohen Anteil unter den Personen mit Migrationshintergrund und an der österreichischen Bevölkerung. Nach Angaben von Statistik Austria lebten 2013 ca. 854.800 Frauen mit Migrationshintergrund in Österreich. Das sind 20% der weiblichen Bevölkerung (Statistik Austria et. al 2015, 10).² Darunter zählte Statistik Austria am 1. Januar 2014 in den Altersgruppen der 15- bis 49-Jährigen insgesamt 246.407 Frauen, die in sogenannten Drittländern außerhalb der EU geboren wurden. Diese Zahl der im Ausland geborenen Frauen von Altersgruppen, die für aktives Rad fahren von besonderem Interesse sind, ist um die Gruppe der Frauen zu erweitern, die bereits in Österreich geboren wurden, deren Eltern aber aus Drittländern zugewandert sind und die daher ebenfalls Migrationshintergrund haben. Insgesamt ergibt sich so ein Potenzial von mehr als 275.000 Frauen (15-49 Jahre) aus Drittländern.

Auch unter den Frauen mit Migrationshintergrund hat die Mehrheit Wurzeln in Nicht-EU-Ländern, v.a. in verschiedenen Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens und der Türkei. Insgesamt leben hier Frauen aus mehr als 100 Herkunftsländern mit teils sehr unterschiedlichen Lebensbedingungen. Diese Vielfalt bedingt neben einer großen Diversität an Lebenserfahrungen auch spezifische Barrieren und Zugänge zum Radfahren. Sie kann in der gegenständlichen Studie nicht hinreichend erfasst werden. In der Zusammenfassung zur Gruppe von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern liegt daher auch eine Vereinfachung, die bei der Rezeption der Ergebnisse beachtet werden muss.³ Daher wurden

² Davon befinden sich etwa 584.000 im Alter zwischen 15 und 59 Jahren, die für das Radfahren interessant sind.

³ Die Heterogenität der Gruppe der Migrantinnen ergibt sich aber nicht nur aus der Vielfalt der Herkunftsländer. Sie wird auch in Bezug auf eine besondere Spreizung des Bildungsniveaus unterstrichen. Migrantinnen insgesamt sind in den höchsten und niedrigsten Bildungsstufen im Vergleich zu autochthonen Österreicherinnen überproportional vertreten. 2011 hatten 32% der Frauen mit ausländischer Staatsbürgerschaft nur einen Pflichtschulabschluss. Dieser Wert liegt deutlich über dem Wert von Frauen mit österreichischer Staatsbürgerschaft (2011: 19%). Aber seit 1971 (73%) hat er sich mehr als halbiert. Gleichzeitig hatten 2011 20% der Ausländerinnen einen akademischen Abschluss, aber nur 15% der Österreicherinnen (vgl. ÖIF 2012). Auch die Erwerbsquote von Frauen mit Migrationshintergrund ist ein Indiz für die Heterogenität der Gruppe. Sie ist in den vergangenen Jahrzehnten im Durchschnitt gestiegen. 2011 lag die Erwerbsquote von Frauen mit Migrationshintergrund mit 58% zwar noch unter dem Wert für Österreicherinnen (2011: 69%). Aber innerhalb der Frauen mit Migrationshintergrund erreichen Frauen aus den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens eine Erwerbsquote von 61%, während es bei Frauen mit türkischem Hintergrund nur 45% sind. Diese Unterschiede in der Erwerbssituation verweisen auch auf unterschiedliche Mobilitätsanforderungen innerhalb der Gruppe der Migrantinnen. Insgesamt zeigt sich, dass Frauen mit Migrationshintergrund im Allgemeinen und auch Frauen aus Nicht-EU-Ländern keine homogene Gruppe mit einheitlichen Mobilitätsanforderungen und homogenen Mobilitätserfahrungen und Mobilitätswünschen sind. Daher können die unten dargestellten Forschungsergebnisse nur einen Anfang bei der Analyse der Mobilitätsmuster von Migrantinnen darstellen. Anschließende Mobilitätsanalysen sollten insbesondere Unterschiede in der demografischen sowie in der Bildungs- und Erwerbsstruktur herausarbeiten und differenzierende Ansätze entwickeln.

Erfahrungshintergründe von Frauen aus europäischen Nicht-EU-Ländern, aus afrikanischen sowie aus asiatischen Nicht-EU-Ländern unterschieden. Darauf aufbauend sind weiterführende Fallstudien zu Migrantinnen aus verschiedenen Herkunftsregionen sinnvoll.

Frauen aus Drittländern bilden nicht nur eine große Bevölkerungsgruppe. Sie sind aufgrund ihrer spezifischen Migrationsgeschichten mit besonderen Mobilitätsbarrieren konfrontiert und entwickeln eigene Mobilitätsbedürfnisse, daher sind sie aus vielfältigen Gründen für Mobilitätsstudien interessant. Ihre Lebensbedingungen und die Mobilitätserfahrungen, denen sie unterworfen sind, müssen in Mobilitätsanalysen differenziert berücksichtigt werden. Ihre Zugänge und Probleme beim Radfahren sind nur in ihren konkreten Kontexten zu erklären, qualitative Forschung deckt diese auf. Zudem sind Frauen mit Migrationshintergrund noch aus einem weiteren Grund besonders bedeutsam für Mobilitätsanalysen:

Frauen haben in den Familien von MigrantInnen aus Nicht-EU-Ländern eine wichtige Funktion als Multiplikatorinnen für die Gestaltung alltäglicher Mobilität von zwei Generationen. Sie sind nicht nur selbst auf der Suche nach einer Erweiterung ihrer Mobilitätsmöglichkeiten. Sie haben auch erheblichen Einfluss darauf, ob sich in der zweiten bzw. dritten Generation auch unter Mädchen und jungen Frauen das Radfahren verbreiten kann. Mütter, die Fahrrad fahren, wirken als Vorbilder für ihre Kinder und erleichtern es den Mädchen, so wie Jungen auch als Kinder das Radfahren zu erlernen und dies nicht erst im Erwachsenenalter nachzuholen.

Die in der gegenständlichen Studie fokussierte Gruppe von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern erscheint auch im Vergleich zu Forschungen in anderen Einwanderungsländern sinnvoll. So belegt Wittowsky (2012) beispielsweise für Deutschland zwar generelle geschlechtsspezifische Unterschiede in Bezug auf die Fähigkeit Radfahren zu können. Allgemein können mehr Männer als Frauen Rad fahren. Aber der Anteil der Frauen mit Migrationshintergrund, die Radfahren können, ist dabei noch einmal signifikant geringer als bei einheimischen Frauen. Ähnliches gilt auch für Österreich.

Aufgrund der komplizierten Migrationsregime in den europäischen Einwanderungsländern und der unterschiedlichen sozialen Ressourcen der Migrantinnen sind Frauen aus Drittländern im Vergleich zu Einheimischen und EU-BürgerInnen mit besonderen Alltagsproblemen konfrontiert, die ihre Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse beeinflussen. Die Mobilitätsregime sind teils sehr unübersichtlich und kompliziert und bedürfen der genaueren Analyse in Bezug auf ihre Bedeutung für Mobilitätsmuster und Mobilitätsdefizite unter Migrantinnen. In der Forschung wird in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass insbesondere der Zugang zu aktiven Formen der Mobilität, zu dem Radfahren gehört, bei Migrantinnen durch eine verbreitete Gesundheitsorientierung sowie durch häufige gesundheitliche Probleme beeinflusst wird (vgl. Weth 2007). Dabei hat das Verhältnis von körperlichem Wohlbefinden und Alltagsmobilität bei unterschiedlichen Gruppen durchaus

unterschiedliche Bedeutung. Es zeigen sich nicht nur fördernde Wirkungen. Vielmehr kann von einer ambivalenten Situation gesprochen werden (vgl. Eichler 2013, Segert 2013b). Überdurchschnittlich viele Frauen aus Nicht-EU-Ländern leiden unter somatischen und psychischen Erkrankungen, die häufig aus ihrer Migrationsgeschichte zu erklären sind. Dies wirkt einerseits als spezifische Barriere für das Radfahren, andererseits sind diese Frauen sehr an der Verbesserung ihrer gesundheitlichen Situation interessiert.

Gesundheits- und Bildungsstudien verweisen darauf, dass auch Mobilitätsbarrieren nicht vorrangig aus ethnischen Unterschieden erklärbar sind. So zeigt sich im Bereich der Forschungen zur Basisbildung von Migrantinnen, dass Integrationsbarrieren im Allgemeinen sowie Barrieren gegen selbstbestimmte Mobilität im Besonderen vielfältiger Natur sind (vgl. Segert 2014). Sie reichen von finanziellen Barrieren über sprachliche bis zu gesundheitlichen, einschließlich psychischen Belastungen. Das gegenständliche Projekt verfolgt daher einen Ansatz, der eine Ethnisierung oder Kulturalisierung von Mobilitätsbarrieren bei MigrantInnen vermeiden soll. Analysiert werden ökonomische Barrieren (Armutgefährdung), gesundheitliche Probleme (Migrationstraumata), Sprachbarrieren, Sicherheitsängste, zeitliche Barrieren, tradierte Geschlechterrollen sowie religiöse Vorschriften. Diese Barrieren betreffen Frauen mit Migrationshintergrund in jeweils spezifischer Weise, nachfolgend werden typische Barrieren anhand der Erzählungen und Selbsteinschätzungen von Migrantinnen dargestellt.

Die Analyse von Mobilitätsbarrieren und ungenutzten Potenzialen für aktive Mobilität von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern beleuchtet mögliche neue Mobilitätsmuster quasi aus der Nachfrageperspektive. Betrachtet man die Angebotsseite für aktive Mobilität speziell für Frauen mit Migrationshintergrund, so vollzieht sich gegenwärtig eine Sensibilisierung und aktive Öffnung in diesem Bereich. Die aktuelle Entwicklung der Verkehrspolitik sowie der Mobilitätsdiskurse bietet daher auch für Migrantinnen neue Chancen zur Erweiterung und Differenzierung ihrer Alltagsmobilität. Neue Projekte und Aktivitäten zur Förderung aktiver Mobilität auch von MigrantInnen entstehen. In Österreich werden seit etwa 2 Jahren spezielle Radkurse für erwachsene Migrantinnen entwickelt, damit diese das Radfahren nachholend erlernen können. Diese Angebote reagieren auf das spezifische Problem, dass es vielen Migrantinnen in ihrer Kindheit nicht möglich war, Radfahren zu erlernen.

So wurde 2012 gemeinsam vom Verein *pyramidops* und der *Interessengemeinschaft Fahrrad* der Radlernkurs *BisikleteBinelim - RaufAufsRad* begonnen. Kurse dieser Art werden auch in anderen Städten Europas angeboten, u.a. in Amsterdam, Bern, Hamburg, München, Tilburg (s. Abschnitt 6). Gemeinsam mit 10 Frauen des Vereins *pyramidops* hat die IG Fahrrad einen Radkurs für Migrantinnen organisiert. Dieses Projekt wurde mit dem *Integrationspreis 2012* ausgezeichnet. 2013 wurde die Initiative gemeinsam mit den Frauenvereinen *FEM Süd* und dem Nachbarschaftszentrum *Am Schöpfwerk* sowie durch die Mobilitätsagentur mit 4 Kursen gefördert und fortgesetzt. 2014 wurden sie wiederum durch die Mobilitätsagentur unterstützt

sowie unter organisatorischer und finanzieller Unterstützung des ÖAMTC auf 9 Kurse erweitert (vgl. IG Fahrrad).

Die Erfahrungen der ersten Projektjahre haben gezeigt, dass unter behutsamer und professioneller Begleitung von Trainerinnen schnell überraschende Fortschritte erzielt werden können (vgl. Ehmayer 2013). Es zeigen sich aber auch Herausforderungen, das Projekt zielgruppengerecht sowie nachhaltig fortzuführen. Die gegenständliche Studie folgt einem prozessorientierten Ansatz, indem sie Beobachtungen von Migrantinnen in diesen Kursen einbezieht. So kann nachvollzogen werden, wie sich Fähigkeiten und die alltägliche Nutzung von Fahrrädern von Migrantinnen durch die Bereitstellung zielgruppenspezifischer Rahmenbedingungen schrittweise entwickeln. Welche weiteren Barrieren zu überwinden sind und welche Standards die Angebote erreichen sollten, um optimale Befähigungs- und Motivierungseffekte zu erzielen.

Die gegenständliche Untersuchung nimmt auf sozialwissenschaftliche Forschungsansätze Bezug. Ausgangspunkt ist zunächst der Mobilitätsansatz von Urry (2007), der Migration und Alltagsmobilität in einem Ansatz verbindet. Hier wird davon ausgegangen, dass Mobilität zu einer bestimmenden sozialen Dimension geworden ist und global das Alltagsleben, die physische Fortbewegung und die sozialen Werte bestimmt (vgl. auch Bonß/Kesselring 1999, Manderscheid 2012, Dangschat/Segert 2011). Migration, Alltagsmobilität und Verkehr werden zusammengedacht. Sie können nicht mehr isoliert erforscht und erklärt werden. Dieser Ansatz impliziert, dass die Entwicklung von Fähigkeiten zum Radfahren und der tatsächlichen Nutzung des Fahrrades auch durch Frauen aus Nicht-EU-Ländern nur als Teil ihres Alltagslebens, ihrer Migrationserfahrungen und der Herausforderungen und Handlungsspielräume ihrer aktuellen Lebenssituation erklärt werden können. Umgekehrt haben eingeschränkte oder erweiterte und multimodale Mobilitätsformen Einfluss auf Handlungsspielräume und die soziale Positionierung von Migrantinnen. Verkehrspolitische Konzepte und Fördermaßnahmen müssen an diesem Zusammenhang von Alltagsleben und Mobilität, Mobilitätsbedürfnissen und -barrieren ansetzen. Das bedeutet auch zielgruppenspezifische Analysen und Fördermaßnahmen zu entwickeln.

Neben Urrys Mobilitätsansatz können die Zusammenhänge von Mobilität und Alltagsleben auch in Forschungen zu transnationalen Lebensformen von MigrantInnen verankert werden (vgl. Berger/Weiß 2008). Aus dieser Perspektive wird der grenzüberschreitende und im Lebenszyklus sich verändernde Rahmen für verschiedene Alltagspraktiken, darunter auch der Mobilitätsmuster, sichtbar. Migrantinnen müssen von daher moderne aktive Mobilitätspraktiken, wie das Radfahren, nicht einfach nachholend lernen. Sie haben vielmehr spezifische Kompetenzen, Vorstellungen und Erfahrungen mit verschiedenen Fortbewegungsarten, die sie in ihren Herkunftsfamilien gewonnen haben und die im Migrationsprozess teils bestätigt, teils infrage gestellt werden. Dieser sozialräumliche Rahmen für Alltagsmobilität von Migrantinnen ist also selbst in gewisser Weise *in Bewegung*.

Dabei sind Bezüge zu Lebens- und Mobilitätsformen im Herkunftsland und in Österreich wirksam. Von besonderer Bedeutung ist hier, dass sich die Mobilitätsformen sowohl in Österreich als auch in den Herkunftsländern aktuell entwickeln. Die Rückbindung an die Lebens- und Mobilitätsformen in den Herkunftsländern, die immer wieder erfolgt, bedeutet keine automatisch (Re-)Traditionalisierung. Umgekehrt sei nicht vergessen: Radfahren ist auch in Österreich erst seit einiger Zeit (wieder) en vogue und sollte nicht einem statischen Ansatz folgend als gegebener Trend dem Nicht-Radfahren von Migrantinnen (aufgrund statisch aufgefasster Mobilitätsregime in ihren Herkunftsländern) entgegengesetzt werden.

Solche den nationalen Rahmen überschreitende Forschungsansätze haben bisher eher im englischsprachigen Raum Einfluss auf die Verkehrsforschung genommen, weniger in Österreich. Dadurch werden die bereits vorliegenden quantitativen Daten sowie die qualitativen Studien über Migration, Integration und über Lebensbedingungen von MigrantInnen in Österreich bisher wenig für die Erforschung der Alltagsmobilität dieser Gruppe(n) genutzt. Die gegenständliche Studie stützt sich auf diese Ansätze und verfolgt einen prozessorientierten, differenzierenden sowie partizipativen Forschungsansatz.

Ziel der Studie

Die Studie zielt unter aktiver Einbeziehung von ExpertInnen mit und ohne Migrationshintergrund sowie von interessierten Migrantinnen darauf ab, Barrieren sowie Potenziale für eine verstärkte Radnutzung von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern zu bestimmen. Des Weiteren zielt sie darauf ab, die Rolle von Gesundheit bzw. Krankheit für die Eroberung des Radfahrens durch diese Zielgruppe herauszuarbeiten. Auf der Basis der Forschungsergebnisse werden gemeinsam mit Stakeholdern Ideen für eine zielgruppenadäquate Förderung des Radfahrens von Migrantinnen entwickelt.

Forschungsfragen

- Welche Barrieren hindern Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern Fahrrad zu fahren?
- Welchen Chancen und Anreize fördern das Radfahren von Migrantinnen?
- Welche Good Practices gibt es?
- Wie kann der Anteil von Rad fahrenden Migrantinnen erhöht werden?

Methodisch wird ein Mix an qualitativen Methoden genutzt. Zunächst wurden 20 Migrantinnen türkischer und ex-jugoslawischer Herkunft zu ihren Mobilitätserfahrungen, Gewohnheiten und Wünschen in themenzentrierten Interviews befragt. Zudem wurden vier Fokusgruppen mit 25 Frauen aus unterschiedlichen Ländern, aus Afghanistan, aus der Türkei, Iran, Somalia, Nigeria, Äthiopien, Kosovo, Serbien, Bosnien und Tschetschenien durchgeführt. In einen ExpertInnenworkshop mit GesundheitsexpertInnen mit Migrationshintergrund wurde der Zusammenhang zwischen Gesundheit/Krankheit und aktiver Mobilität thematisiert. Zudem wurden 8 teilnehmende Beobachtungen bei Radkursen mit Migrantinnen realisiert sowie Good-Practice-Projekte recherchiert und dargestellt.

2. Radfahrende Migrantinnen – Fähigkeiten, Verfügung, Nutzung, Radkursinteresse

In die quantitative Auswertung der gegenständlichen Studie wurden Daten von insgesamt 45 Migrantinnen einbezogen, von 20 Teilnehmerinnen der Tiefeninterviews und von 25 Fokusgruppenteilnehmerinnen. Die Verteilung nach Altersgruppen ist relativ ausgewogen, so dass Aussagen über verschiedene Altersgruppen möglich sind. Je 31% gehören den Altersgruppen bis 30 Jahre bzw. 41 bis 50 Jahre an. Damit wurden auch junge Frauen einbezogen. Sie gehören der sogenannten zweiten Generation von Migrantinnen an, die in Österreich geboren und deren Eltern zugewandert sind. Einige von ihnen haben die österreichische Staatsbürgerschaft, andere nicht. 38% gehören zur Mittelgruppe zwischen 31 und 40 Jahren. Ältere Frauen wurden in die quantitative Auswertung nicht einbezogen, da vermutet wurde, dass sie eher nicht Rad fahren und dies auch nicht mehr lernen werden. Die teilnehmenden Beobachtungen der Radkurse zeigten jedoch, dass es entgegen der ursprünglichen Annahme selbst in der Altersgruppe 50plus ein Potenzial an radfahrinteressierten Migrantinnen gibt, das gefördert werden sollte.

Auch nach der Schulbildung ist die Gruppe in ihrer Breite erfasst. 22% der einbezogenen Frauen verfügen über keine Schulausbildung. 29% haben 1-6 Jahre die Schule besucht und 13% 7-8 Jahre. 11% haben einen Lehrabschluss bzw. eine vergleichbare Berufsausbildung erworben und 25% haben Matura oder einen Universitätsabschluss.

Nach der Herkunft wurden Migrantinnen aus 9 Ländern einbezogen. Die größte Gruppe umfasst Frauen mit türkischem Hintergrund, gefolgt von Frauen aus den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens und Tschetschenien sowie aus Asien (v.a. aus Afghanistan) sowie verschiedenen afrikanischen Ländern (v.a. aus Somalia). Für die Auswertung wurden 3 Ländergruppen gebildet:

- Frauen aus europäischen Ländern einschließlich der Türkei (64%)
- Frauen aus asiatischen Ländern⁴ (18%)
- Frauen aus afrikanischen Ländern (18%)

Die Mehrheit der Frauen ist verheiratet, etwa jede Fünfte ist ledig. Wie viele der befragten Frauen geschieden sind bzw. getrennt leben, lässt sich nicht genau sagen, da hier zu wenige Angaben gemacht wurden. Auffällig ist jedoch die große Zahl der Kinder, mit denen die Frauen in ihren Familien zusammenleben. Insgesamt haben die befragten Frauen 94 Kinder. Diese Zahl ist insofern von besonderer Bedeutung, als 10 Frauen (noch) keine Kinder haben. Die Mehrheit hat zwei Kinder, aber immerhin 15 der 45 Frauen haben drei oder mehr Kinder in ihrer Familie. Damit wird deutlich, dass sich wandelnde Mobilitätsformen

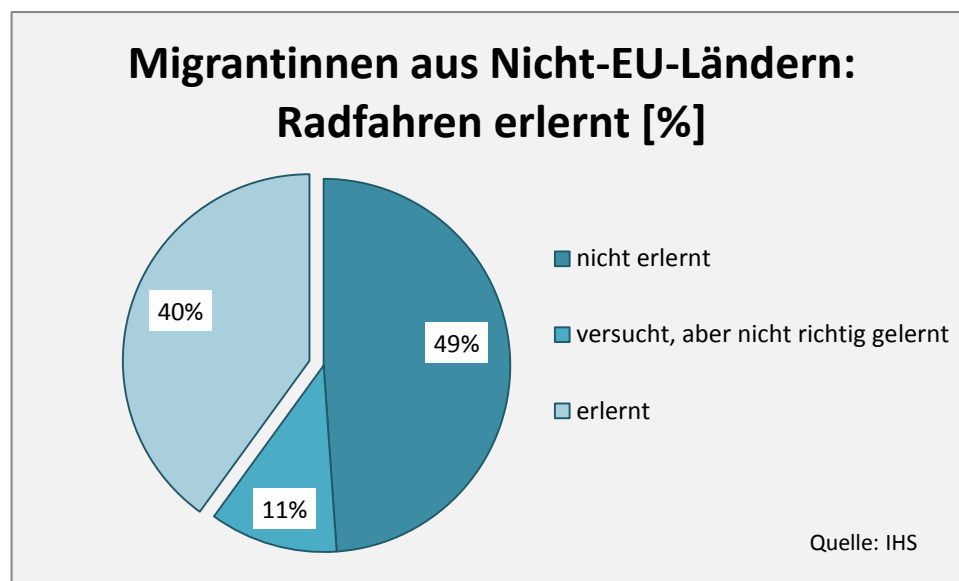
⁴ In dieser Gruppe sind keine Frauen aus China enthalten, bei denen eine stärkere Orientierung zugunsten des Radfahrens vermutet wird. Dies ist beim Vergleich der Ergebnisse zu berücksichtigen.

und Wünsche nach aktiver Mobilität von Migrantinnen direkten Einfluss auf eine große Zahl an Nachwachsenden haben. Die Förderung radinteressierter Migrantinnen fördert indirekt über das Familienklima auch die aktive Mobilität der jungen Generation, einschließlich der Mädchen.

In der Befragung wurden folgende Aspekte des Radfahrens erfasst:

- **Fähigkeiten:** Radfahren erlernt
- **Verfügung:** Rad/Räder im Haushalt / nutzbar durch die Migrantin / Rad ausleihbar öffentlich oder privat
- **Radnutzung:** Rad fahren am Wochenende oder im Alltag
- **Radkursinteresse:** Interesse für Teilnahme an einem Radlernkurs (Radnutzung und Radkursinteresse werden als akutes Radinteresse zusammengefasst).

Abbildung 3: Fähigkeit Rad fahren | Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45



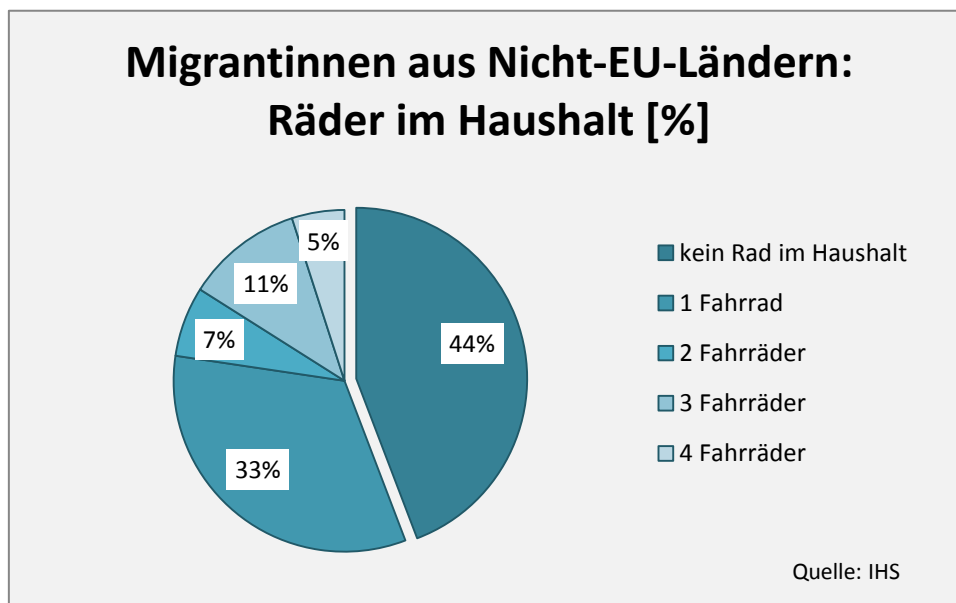
Wie in Abbildung 3 ersichtlich, können nur 40% der befragten Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern Rad fahren. Eine Mehrheit hat es in der Kindheit nicht oder nicht ausreichend erlernt, um aktuell selbständig fahren zu können. Die Wahrscheinlichkeit, Rad fahren zu können, ist unter den befragten Frauen unterschiedlich verteilt. Bei Migrantinnen mit europäischem Hintergrund ist der Anteil von Frauen, die Rad fahren können, signifikant höher als bei Frauen aus Asien und Afrika. Dieser überdurchschnittliche Anteil betrifft Frauen aus den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens ebenso wie Frauen aus der Türkei. Mit anderen Worten: Zwei von drei der befragten Frauen mit türkischem Hintergrund gaben an, in ihrer Kindheit Rad fahren gelernt zu haben. Auch wenn dieses Ergebnis nicht repräsentativ ist, ist der Anteil mit Radkompetenz unter den türkischen Frauen doch

unerwartet hoch. Hier liegen Fähigkeiten für aktive Mobilität im Verborgenen, die bisher nicht im öffentlichen Bewusstsein sind. Erwartungsgemäß korrelieren Unterschiede in der Verteilung der Fähigkeiten Rad zu fahren signifikant mit dem Bildungsgrad. Frauen, die nicht zur Schule gehen konnten, können kaum Rad fahren. Aber Dreiviertel der befragten Frauen, die über Matura bis Universitätsausbildung verfügen, können Rad fahren.

Interessanterweise zeichnen sich unter den befragten Migrantinnen keine signifikanten Unterschiede nach dem Alter ab. Es gibt in allen Altersgruppen Frauen, die Radfahren gelernt haben. Dies gilt auch für die Altersgruppe ab 41 Jahre. Bezogen auf die Altersgruppe lassen sich allerdings aus den qualitativen Interviews heraus stärkere Differenzierungen zugunsten der jüngeren Kohorten vermuten. Hier sind weitere Untersuchungen notwendig. Insgesamt finden sich in Bezug auf alle erfragten Kategorien keine signifikanten Unterschiede zwischen den erfassten Altersgruppen.

Auf den ersten Blick zeigt sich mit 56% das Bild in Bezug auf die Verfügbarkeit eines Fahrrades im Haushalt nicht ganz so dramatisch, wie in der Dimension der Fähigkeiten, aber immer noch unterdurchschnittlich im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt⁵.

Abbildung 4: Verfügung über Fahrrad im Haushalt | Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45



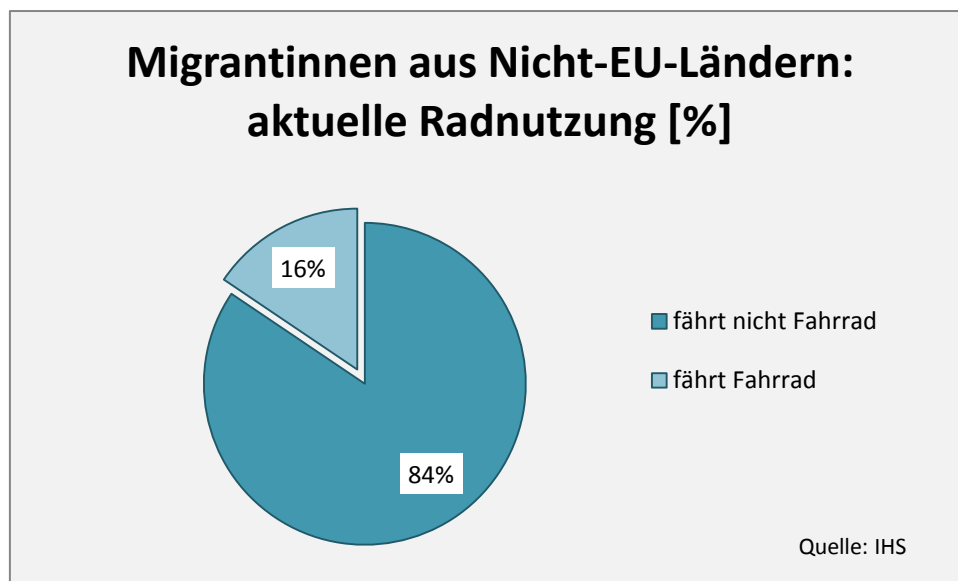
44% der befragten Migrantinnen geben an, dass in ihrem Haushalt kein Rad vorhanden ist (s. Abbildung 4).⁶ Das betrifft auch Familien mit Kindern. In einem Drittel der Haushalte gibt es ein Rad, während in 22% der Haushalte mehrere Fahrräder vorhanden sind. Allerdings

⁵ 2009/2010 hatten 76% der österreichischen Haushalte mindestens ein Fahrrad (BMVIT 2013, 14).

⁶ Zum Vergleich: 79% der österreichischen Frauen ohne Migrationshintergrund gaben in der Befragung *Mobility2know* an, über ein eigenes Rad zu verfügen, bei den Männern lag dieser Wert bei 82% (Segert 2013a, 21).

sind vorhandenen Fahrräder nicht immer durch die Frauen selbst nutzbar. Von den Frauen, die im Haushalt über ein Fahrrad verfügen, können dies mehr als ein Viertel nicht nutzen. Zusammen mit den Frauen, die über kein Rad im Haushalt verfügen, haben damit mehr als Dreiviertel der befragten Migrantinnen keinen Zugang zu einem haushaltseigenen Fahrrad. Die vorhandenen Haushaltsräder werden aus verschiedenen Gründen nicht genutzt. Gründe liegen teils darin, dass die im Haushalt vorhandenen Räder entweder Kinder- oder Männerräder sind und für die Nutzung durch die Frauen nicht passen. Der Grund für die Nicht-Verfügbarkeit über ein im Haushalt vorhandenes Rad liegt teils aber auch darin, dass es aufgrund von Verboten nicht durch die Frauen benutzt werden darf. Auf die persönliche Verfügbarkeit über ein Rad zeigen weder Alter, noch Bildungsstand oder Herkunft einen signifikanten Einfluss. Der Schluss liegt nahe, dass die Einkommenssituation der Frauen einen Einfluss darauf hat. Diese wurde jedoch im Rahmen der Befragung nicht erhoben. In den Interviews haben die Frauen ihre teils problematische Einkommenssituation durchaus thematisiert (s. u.).

Abbildung 5: Radnutzung | Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45

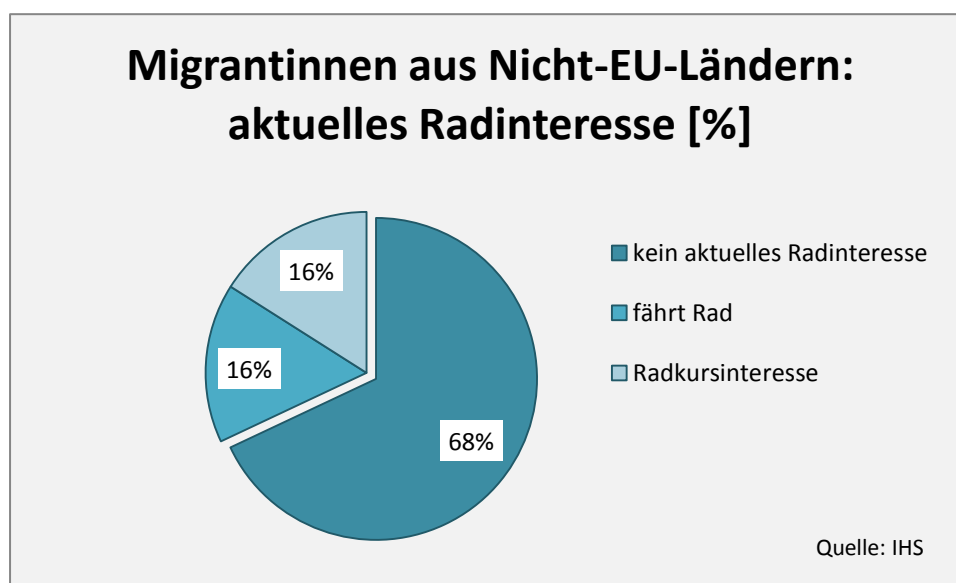


Die Radnutzung im Alltag ist bei Migrantinnen noch gering ausgeprägt. Von den befragten Frauen fahren nach eigenen Angaben gegenwärtig 16% mehr oder weniger häufig Rad (s. Abbildung 5). Die Gründe für die geringe Radnutzung durch Migrantinnen sind vielfältiger Natur. Eine Mehrheit hat es gar nicht erlernt (s. u.). Es zeigt sich aber, dass auch von den Frauen, die Rad fahren können, nur eine Minderheit von 39% diese Fähigkeiten im Alltag auch wirklich anwendet. Das heißt, zur großen Zahl von Migrantinnen, die nicht Radfahren können kommt eine nicht geringe Gruppe Migrantinnen, die Radfahren können, dies aber nicht tun. Von ihnen hat mehr als jede Fünfte kein Rad im Haushalt zur Verfügung. Es zeigt sich, dass der Anteil von Migrantinnen, die Radfahren gelernt haben, es aber nicht tun, unter Frauen mit Matura oder Universitätsausbildung signifikant höher ist als im Durchschnitt der

befragten Migrantinnen. Somit werden die Radkompetenzen dieser Gruppe von Migrantinnen gegenwärtig nicht verkehrswirksam.

Neben den Migrantinnen, die gegenwärtig Rad fahren, gibt es eine Reihe von Frauen, die sich aktuell dafür interessieren, es aber erst erlernen müssten. Wird dieses Potenzial erschlossen, könnte sich der Rad fahrenden Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern mittelfristig verdoppeln. Das konkrete Bedürfnis, Radfahren erlernen zu wollen, lässt sich anhand der Bereitschaft ablesen, einen Radkurs zu beginnen.

Abbildung 6: Aktuelles Interesse am Radfahren | Migrantinnen Nicht-EU-Länder N 45



Unter den Befragten äußerten 16% Interesse an einem Radkurs teilzunehmen (s. Abbildung 6). Darunter nehmen Frauen aus den verschiedenen europäischen Ländern einen signifikant höheren Anteil ein als Frauen aus asiatischen und afrikanischen Herkunftsländern. Gleichwohl zeigte sich in allen Ländergruppen ein Interesse an Radkursen. Besonders interessant ist der Befund, dass das Bildungsniveau keinen Einfluss auf die Verteilung des Radlerninteresses erwachsener Migrantinnen ergab. Auch Frauen, die keine Schule besucht haben oder die über Pflichtschulabschluss verfügen, zeigen ähnlich wie Maturantinnen Interesse an einer Kursteilnahme. Dieses Ergebnis ist überraschend ermutigend, das breite Interesse mit bedürfnisgerechten Kursen aufzugreifen und so die Radkompetenzen von Migrantinnen in der ganzen Breite zu erhöhen.

Als positiver Einflussfaktor auf das Radkursinteresse der befragten Migrantinnen erweist sich die Erwerbstätigkeit. Migrantinnen, die erwerbstätig sind, unabhängig davon, ob in Teil- oder Vollzeit formulierten signifikant häufiger ein Radkursinteresse als Hausfrauen und Karenzierte. Jede zweite unter den befragten erwerbstätigen Migrantinnen würde unter günstigen organisatorischen Bedingungen an einem Radkurs teilnehmen.

Insgesamt zeigen die quantitativen Daten, dass die verschiedenen Aspekte der Radmobilität von Migrantinnen (Fähigkeiten, Verfügung, Nutzung, Radkursinteresse) insbesondere durch die Herkunftsregion, durch den Bildungsstand sowie durch den Erwerbsstatus beeinflusst werden. In Bezug auf die Altersgruppe wurde kein differenzierender Einfluss nachgewiesen.⁷

⁷ Die Quantifizierung von Einkommenseinflüssen ist nicht möglich, da sie in dieser Studie nicht erhoben wurden.

3. Barrieren und Chancen für Radfahren von Migrantinnen

Im Folgenden stehen die Ergebnisse aus den Fokusgruppen und Tiefeninterviews im Zentrum. Sie belegen: Frauen aus Nicht-EU-Ländern sind bezogen auf gesunde und selbstbestimmte Mobilitätsformen, wie dem Radfahren, in besonderem Maße mit Barrieren konfrontiert. Es finden sich in den Interviews zwar auch Geschichten der Normalität des Radfahrens, aber solche Geschichten sind selten und sie konzentrieren sich auf Frauen aus Ländern des ehemaligen Jugoslawiens. Im Unterschied dazu war die Mehrheit der Frauen aus Nicht-EU-Ländern bereits im Kindes- und Jugendalter Mobilitätsbarrieren ausgesetzt. Solche Barrieren begleiten Migrantinnen im Lebensverlauf, auch grenzüberschreitend; in der Herkunftsgesellschaft erlebte Mobilitätsbarrieren werden teils im Einwanderungsland aufrecht erhalten sowie durch neue Barrieren verstärkt – während gleichzeitig neue Chancen entstehen, um alte und neue Barrieren hier zu überwinden.

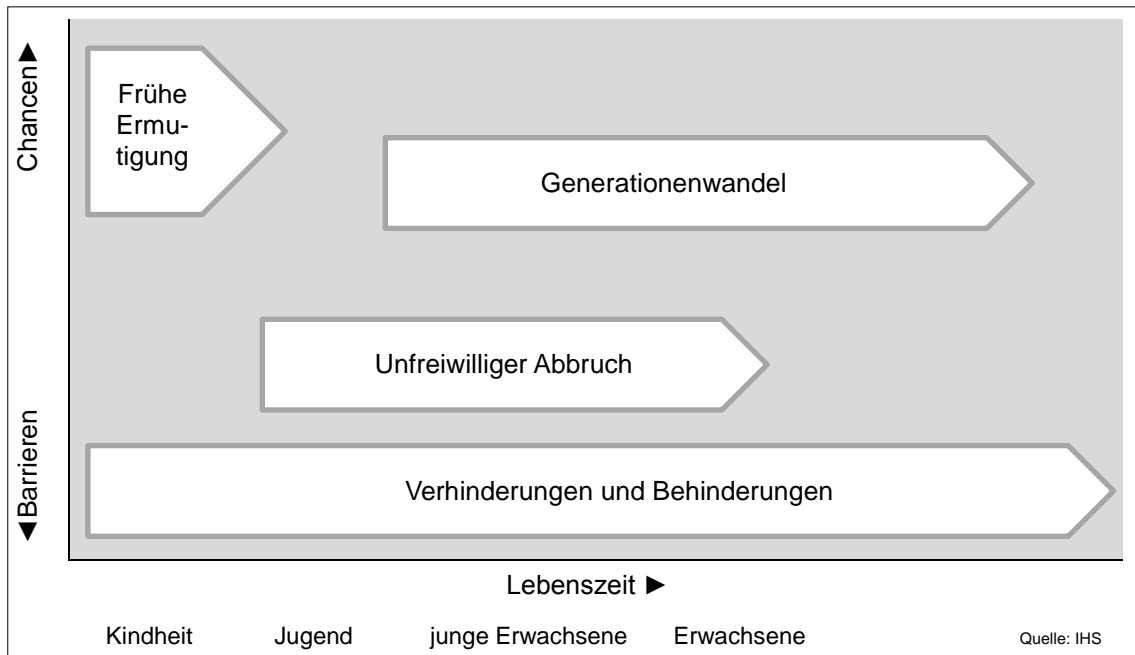
Erst die Biographie bezogene Perspektive erschließt die Vielfalt sich überlagernder Barrieren, während ein statischer Vergleich zwischen *westlichen Ländern mit Radkultur* und *Ländern mit fehlender Radkultur* verdeckt, dass die Frauen zwar Probleme mitgebracht haben, aber dass die aktuellen Lebensprobleme und Chancen entscheiden, ob es für sie Sinn macht, ihre begrenzte Lebenskraft, Zeit- und Finanzressourcen darauf zu richten, doch noch Radfahren zu lernen. Die aktuellen Lebenserfahrungen der befragten Frauen sind bezogen auf Barrieren und Chancen für das Radfahren aber mehrheitlich ambivalent. Es wird sowohl von anhaltenden und neuen Barrieren, aber auch in je unterschiedlichem Maße von sich öffnenden Chancen berichtet. Diese neuen Chancen beziehen sich nicht selten auf den gesamten transnationalen Erfahrungsraum der befragten Migrantinnen. Das heißt, es werden Anregungen zum Radfahren in Österreich erlebt, aber auch Veränderungen im Herkunftsland und in den dort lebenden Familien.

Mit einer einfachen Gegenüberstellung zweier getrennter Kulturen, wird sowohl die Sinnfrage ausgeblendet als auch die besonderen Leistungen, die erbracht werden, wenn Migrantinnen Radfahren im Erwachsenenalter erlernen und die neuen Fähigkeiten dann auch im Alltag anwenden. Die befragten Frauen aus Nicht-EU-Ländern erzählen aber von solchen biografischen Schichtungen von Mobilitätsbarrieren ebenso wie von gegenwirkenden Chancen und aktuellen Öffnungen. In der Analyse lassen sich daraus vier unterschiedliche Arten von Erfahrungsgeschichten über das Radfahren herausarbeiten:

- Typ A. Viele *Verhinderungs- oder Behinderungsgeschichten* für das Radfahren
- Typ B. Viele *Geschichten von unfreiwilligem Abbruch* einer geliebten Mobilitätsform
- Typ C. Einige *frühe Ermutigungsgeschichten* für das Radfahren als Normalität
- Typ D. Einige *Geschichten vom gesellschaftlichen und familiären Wandel*, der im Lebensverlauf neue Chancen für die Eroberung des Radfahrens eröffnet

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, wie sich die Erfahrungsgeschichten von Barrieren und Chancen für das Radfahren im Lebensverlauf von Migrantinnen verorten lassen.

Abbildung 7: Geschichten über Barrieren und Chancen für Radfahren von Migrantinnen im Lebensverlauf



Wie Abbildung 7 zeigt, beginnen *Verhinderungsgeschichten* früh und begleiten nicht wenige Migrantinnen ihr Leben lang. Sie verweisen auf die Verbindung sozio-ökonomischer Barrieren und kultureller Barrieren. Auch gesundheitliche Belastungen können über den gesamten Lebensverlauf als Barrieren gegen das Radfahren wirken.

Geschichten über einen unfreiwilligen Abbruch einmal erworbener Fähigkeiten und aktiver Radnutzung verweisen auf zwei unterschiedliche Hauptgründe, die auch zwei konkrete Lebensphasen betreffen. Sie beziehen sich zum einen auf Verbote für Mädchen aufgrund konservativer Frauenbilder, sie wirken blockierend in der Phase des Übergangs von der Kindheit ins Jugendalter. Zum anderen beziehen sie sich auf Migrationsbelastungen, die mit Überforderung bzw. Krankheit verbunden sind, und die je nach Migrationszeitpunkt bis ins Erwachsenenalter reichen.

Geschichten über frühe Ermutigungen durch Verwandte oder Bekannte beziehen sich auf die Kindheit oder Jugend. Sie finden sich bei einigen Frauen, die auch heute noch Rad fahren oder die wegen späterer Belastungen das Radfahren aufgrund von Migrationsbelastungen zunächst aufgegeben haben, aber gern wieder beginnen würden. Es scheint so, dass frühe Ermutigungen bei jungen Frauen häufiger vorkommen, da sie in ihrem eigenen Lebensverlauf früher als ihre Mütter von dem historisch in Gang gekommenen familiären und gesellschaftlichen Wandel profitieren können.

Selbst erlebte *Geschichten generationsbedingter Öffnungen* in der Familie und im sozialen Umfeld und damit verbundene neue Mobilitätschancen beziehen sich auf die Jugend oder auf spätere Lebensphasen. Sie wirken auf einige Frauen so nachdrücklich, dass in ihnen der Wunsch, das Radfahren im Erwachsenenalter doch noch zu erlernen, bestärkt wird. Wenn dieses neue oder wiedererwachte Bedürfnis auf gezielte Ermutigung trifft, so erobern sich diese Frauen spät, aber doch, das Rad als gelegentliche Freizeitbeschäftigung oder auch im Alltag.

3.1 Typ A: Verhinderungs- oder Behinderungsgeschichten

Die Geschichten vom *Typus A. Verhinderungs- und Behinderungsgeschichten* sind besonders zahlreich und detailliert. Es gibt einen Teil der Frauen, für die Fahrräder und Radfahren in ihrer Kindheit und Jugend schlichtweg fremd waren. Oft sprechen diese Frauen davon, dass sie *das nicht gesehen* haben. Radfahren spielte im Umfeld dieser Frauen keine Rolle. Die Wahrscheinlichkeit einer solchen Fremdheit gegenüber dem Radfahren ist größer, wenn die Frauen in einer bergigen Gegend aufgewachsen sind, wenn die Menschen im Ort ihrer Kindheit besonders arm waren, wenn sie in einer besonders konservativen Region aufgewachsen sind oder wenn sie Kriegsflüchtlinge sind.

Dennoch gilt: Allein die Zugehörigkeit zu einem *Land ohne Fahrradkultur* oder das Leben in einer armen oder konservativen Region führt nicht automatisch dazu, dass die Frauen nicht Rad fahren (lernten). Entscheidend war vielmehr die materielle und kulturelle Situation in der Herkunftsfamilie während der Kindheit der Erzählerinnen. Dort und zu diesem Zeitpunkt entschied sich, ob ein Mädchen Radfahren lernte. In ihrer Jugend sowie im späteren Erwachsenenalter entschied sich dann – wiederum in ihrer Familie bzw. in der Familie ihres Ehemannes – ob die Erzählerin das gegebenenfalls Erlernte auch anwenden konnte.

Mobilitätsbarrieren sind also aus einer Verbindung sozio-ökonomischer Probleme wie Armut mit kulturellen Bedingungen, wie einer Mobilitätskultur ohne Fahrradnutzung oder wie Bewegungsbeschränkungen für Mädchen usw. entstanden. Nicht wenige der Familien, in denen die befragten Frauen aufgewachsen sind, konnten sich ein Fahrrad nicht leisten oder wenn doch, so war es ein Rad für die männlichen Mitglieder der Familie. Dies gilt in besonderem Maße für Migrantinnen mittlerer und älterer Generationen. Die nachfolgenden Zitate sind den Interviews mit Migrantinnen entnommen.⁸ Sie belegen dies exemplarisch.

⁸ Alle Zitate aus Interviews und den Fokusgruppen wurden mittels Nummerierung anonymisiert. Gegebenenfalls werden Namen durch Umschreibungen [in eckigen Klammern] ersetzt. Diese bezeichnen auch schwer verständliche Stellen. IP: kennzeichnen die Interviewte, I: die Interviewerin, D: die Dolmetscherin in Fokusgruppen, Unterstreichungen kennzeichnen im Gespräch betonte Wörter, (...) sind Auslassungen im Gespräch.

IP: Bei uns hatte niemand ein Fahrrad, weil es einfach zu teuer gewesen wäre, für sieben Kinder ein Rad zu kaufen. Nichtsdestotrotz durften eh nur Buben Fahrrad fahren. (10, 17-18)

I: In Ihrer Kindheit gab es kein Fahrrad in Ihrer Familie?

IP: Nein, es gab keines.

I: Der Grund?

IP: Also finanziell und damalige Mentalität. Niemand hatte im Gedanken ein Fahrrad als ein Fahrzeug. Das war ein Luxus.

I: Gab es Leute, die ein Fahrrad hatten?

IP: Sehr selten. (...) Also, meistens die reichen Leute. Was ich nicht verstanden habe, die Reichen, bei denen ihren Kindern gab es keinen Unterschied, Buben oder Mädchen. Aus welchem Grund [es auch] immer [so] ist. In den ärmeren Bezirken, die Mädchen, es war nicht möglich, dass die ein Fahrrad hätten. Armes Kind also. Also in der Stadt, da konnte man auch sehen: ärmere Bezirke, reiche Bezirke. Wenn man da wohnt, daneben, sieht man das [Mädchen mit Fahrrädern] öfter.

I: Also in den armen Familien hatten die Buben schon ein Fahrrad?

IP: Es konnte sein. Wenn es nur einfach die Möglichkeit gab, ein Fahrrad zu kaufen, dann war das für den Buben würdig. Aber das, dieser Unterschied Buben und Mädchen, hat mit der Armut was zu tun. Also das kommt raus, obwohl wir in der Stadt gelebt haben. (18, 111-127)

IP: Wir waren sechs Geschwister. Keiner von uns hatte ein Fahrrad, als wir klein waren.

I: Worin könnte der Grund liegen?

IP: Der Grund? Vielleicht ist es finanziell ein bisschen. Wir waren eine Familie von Mittelschicht. Mein Vater hatte, glaube ich, nicht so viel, dass er für uns jeden ein Fahrrad kaufen konnte, glaube ich. Ich wusste es so. (15, 17-21)

Neben Armut spielt für Flüchtlinge unter den Migrantinnen auch Kriegserfahrungen eine wichtige Rolle als Mobilitätsbarrieren, auch für das Radfahren. Der Krieg hat je nach Dauer das Radfahren völlig verunmöglicht oder die betroffenen Frauen haben in der Kindheit erworbene Fähigkeiten völlig verschüttet, weil die Familien mit existenziellen Sorgen beschäftigt waren.

Über ihre Kriegserfahrungen und die daraus erwachsene mobilitätsbehindernde Armut sprechen die befragten Frauen nur nach Aufforderung und auch dann nur wortkarg, wie das nachfolgende Zitat zeigt. Teils wollen sie traumatische Erlebnisse nicht unbedingt in ihr Bewusstsein holen, wenn es vermeintlich *nur* um das Thema Mobilität geht, teils wollen sie soziale Probleme ihrer Familien nicht im Detail ausbreiten.

IP: Wir hatten kein Fahrrad dort. Wir hatten kein Geld für Fahrrad. (...)

I: Hatten andere Leute ein Fahrrad?

IP: Ja später, mein Bruder hat Fahrrad gekauft, aber vorher mein Vater nicht gearbeitet und war Krieg und kein Geld dann. (11, 18-23)

Wesentlich ausführlicher als über Armut und Krieg sprechen die befragten Frauen über kulturelle Barrieren. Daraus kann der Eindruck entstehen, dass kulturelle Barrieren den eigentlichen Hinderungsgrund darstellen, dass Migrantinnen in Nicht-EU-Ländern Radfahren erlernten und es praktizierten. Dies ist jedoch zu hinterfragen. Die Erzählungen der Frauen thematisieren häufig ein Ineinanderspielen von sozialen Problemen durch Armut und ungleicher Verteilung der wenigen materiellen Ressourcen auf verschiedene Lebensbereiche und die ungleiche Verteilung auf männliche und weibliche Familienmitglieder. Zum Beispiel: Wenn überhaupt ein Rad gekauft werden konnte, dann wurde eines für die Buben der Familie gekauft. Die Materialität der Radform (Querstange) verhinderte dann, dass die Schwester das Radfahren auch erlernte, weil Mädchen nicht wie Jungen das Bein beim Aufsteigen heben sollen. Oder: Es konnte für die Erstgeborene noch kein Rad gekauft werden, da das Einkommen der jungen Familie nur für das Notwendigste reichte, aber die Letztgeborene konnte gemeinsam mit ihrem jüngeren Bruder das Radfahren erlernen. Die Familie hatte ihr Einkommen verbessert und gleichzeitig setzte sich ein offenerer Erziehungsstil durch.

Kulturelle Barrieren wirken somit nicht allein und sie wirken auch nicht als abstrakte Regeln, die das Radfahren von Mädchen und Frauen an sich verhindern. In den Interviews und Fokusgruppen wurde vielmehr deutlich, dass es vorrangig die Familien sind, die eine bestimmte Mobilitätskultur tragen, diese den verschiedenen Familienmitgliedern zuschreiben oder eben nicht. Dabei ist zu beachten, dass den Erzählungen der Frauen nicht das mitteleuropäische Kleinfamilienmodell zugrunde liegt. Nicht nur Vater, Mutter und ältere Geschwister haben Einfluss darauf, ob Mädchen Radfahren lernen und dies dann praktizieren (dürfen). Einfluss haben auch Großeltern, Onkel und Tanten, Schwiegereltern und fernere Verwandte. Zugleich haben auch Nachbarschaften einen größeren Einfluss auf die Blockade oder Verbreitung einer bestimmten Mobilitätskultur als dies in Österreich der Fall ist. Dies gilt in unterschiedlichem Grade praktisch für alle befragten Migrantinnen.⁹

Vor allem in Familien und Nachbarschaften der Migrantinnen werden zwei Barrieren reproduziert, denen die befragten Frauen große Bedeutung beimessen. Sie sind in gewisser Weise wechselseitig verbunden. Diese Barrieren umfassen zum einen konservative Rollenbilder für Frauen, die deren Handlungs- und Bewegungsformen einschränken. Sie

⁹ Der große Einfluss der Familien bedeutet umgekehrt, dass es in allen Ländern und Regionen auch Frauen und Mädchen gibt, die nicht einer radfremden Mobilitätskultur unterworfen waren (s. Abschnitt 3.3).

umfassen zudem religiöse Vorschriften, wie Kleiderordnung oder angemessene Verhaltensweisen, die ebenfalls Einfluss auf die Mobilität von Frauen nehmen können.

Zu diesen beiden Themen differieren die Aussagen der befragten Frauen zum Teil erheblich und in den Fokusgruppen wurde teils heftig diskutiert. Es gibt eine große Gruppe Frauen, die die Auffassung vertritt, dass es keine religiösen Gründe gibt, die das Radfahren verbieten.

IP: Ich glaube nicht, dass es religiöse Gründe sind, die Frauen hindern, Rad zu fahren, ich weiß nicht. Es ist eher so diese Sozialisation, wie man aufgewachsen ist, welche Erfahrungen man hat, was haben die Frauen in der Umgebung gemacht oder nicht gemacht. Ich glaube nicht, dass jetzt Religion per se ein Hindernis ist, sondern einfach- die Umgebung. (6, 411-416)

Diese Frauen berufen sich auf den Propheten, der allen Menschen auch Frauen, körperliche Ertüchtigung und Bewegung als Pflicht auferlegte. Sie interpretieren den entsprechenden Vers bezogen auf die heutigen Verhältnisse. Zwar hat sich der Prophet nicht über das Radfahren geäußert, aber er hat sich für das Reiten ausgesprochen. Diese historisch nicht mehr verbreitete Fortbewegungsart wird in ihrer körperlichen Haltung und Wirkung nunmehr mit dem Radfahren verglichen und so positiv bewertet. Die Frauen, die diesen Standpunkt vertreten, sehen sich im Einklang mit ihrem Glauben, wenn sie das Radfahren von Frauen befürworten, sich dadurch körperlich bewegen und den eigenen Körper aktiv und gesund halten. In dieser Argumentation ist neben dem eindeutigen positiven Glaubensbezug deutlich, dass dem Radfahren hier eine besondere Rolle im Rahmen der Körperertüchtigung und der Gesundheitspflege zukommt. Dieses Bedürfnis spielt also gerade für muslimische Frauen im Rahmen ihres Glaubens eine besondere Rolle und öffnet einen positiven Zugang zum Radfahren. Es ist nicht zuerst die Mobilitätsfunktion, sondern die Körperfunktion, die hier motivierend wirksam wird.

Unter den Migrantinnen wird auch die Auffassung vertreten, dass religiöse Bekleidungs Vorschriften teilweise dazu genutzt werden, um geschlechtsbezogene Mobilitätsbeschränkungen zu verdecken. Diese Frauen betonen, dass es nicht die Männer schlechthin sind, die Frauen das Radfahren verwehren. Vielmehr ist es nur ein Teil der Männer. Sie können Verbote auch nur dann durchsetzen, wenn die Frauen in einem starken Abhängigkeitsverhältnis stehen, sei es, dass sie selbst kein eigenes Erwerbseinkommen haben, sei es, dass ihnen das Wissen über Rechte und Möglichkeiten fehlt, sei es, dass die Familie sie mit konservativen Verhaltensnormen so stark unter Druck setzt, dass sie lieber auf das Radfahren verzichten, als ihre soziale Anerkennung und Integration zu verlieren.

IP: Ich will jetzt ganz offen [sprechen]. Ich bin Muslimin und ich will es [das Radverbot für Frauen] mit dieser Religion nicht verbinden, weil ich weiß wirklich: Starke religiöse Frauen- fahren Rad. Sie ziehen sich, wie sagt man, eine

Jogginghose an, damit sie auch keine Probleme mit dem Schleier und so haben- und sie fahren Rad. (...) Sie ziehen keine Röcke an, weil das eh gefährlich ist. (...) Man verbindet es auch mit dem: Die Frauen die bedeckt sind, können nicht Fahrrad fahren. (...) [Aber] ich bin mir zu 99% sicher, das liegt nicht daran, sondern ich kenne viele religiöse Leute, die Fahrrad fahren, weil es denen auch Spaß macht. (...) Und das sind gebildete Frauen, also vielleicht nicht schulisch, aber allgemein. Sie wissen, dass Frauen wertvoll sind, dass Frauen auch Hobbies haben können und die Frauen, die wirklich nicht Fahrrad fahren, obwohl sie vielleicht wollen (...) das ist eben wegen der geringeren Bildung und das hängt auch von den Männern ab. (...) Die Frauen, die abhängig von den Männern sind (...) das ist nicht speziell auf die Religion bezogen, eher [wenn es] Macho-Männer [sind], die auch selber nicht gebildet sind, das sage ich ganz offen, die verbieten das ihren Frauen ohne Grund. (...) Sie wissen, dass diese Frauen das Verbot auch akzeptieren (...) und dann haben sie die Macht. (7, 564-627)

Es gibt aber auch Migrantinnen verschiedener Herkunft, die aufgrund ihres Glaubens das Radfahren für sich und andere Frauen ablehnen. Sie befürchten, wenn sie Radfahren würden, könnten sie die Gebote der Bedeckung und eines sittsamen Verhaltens von Frauen in der Öffentlichkeit nicht hinreichend befolgen. Sie haben Angst durch Beteiligung am Radfahren, ihren Glauben zu verletzen. Das wollen sie auf jeden Fall vermeiden. In einer Fokusgruppe wurde deutlich, dass solche Frauen auch Angst davor haben, dass mit kleinen Veränderungen im Kleidungsstil, wodurch Radfahren technisch erleichtert wird, sich notgedrungen weitere Lockerungen durchsetzen, die dem Gebot der Verdeckung zuwiderlaufen. Sie wollen nicht auf einen solchen Weg geraten, von dem sie befürchten, dass er sie von ihrem Glauben wegführt. Da entsprechende Verhaltensregeln über Generationen beglaubigt sind und wenig über sie gesprochen wird, werden sie teils auch apodiktisch ausgedrückt. Dabei wird die Einhaltung religiös begründeter Bedeckungsgebote und gesellschaftliche Verhaltensdruck eng miteinander verwoben.

Dolmetscherin: Sie hat gemeint, wenn irgendwer sehen würde, dass die Frau Fahrrad fährt, dann wäre es auch eine Schande für die Familie gewesen. (39, 19-20)

IP: Radfahren, das ist keine Tradition für uns. Das ist nur für die Männer. (...) Das ist Männersache, keine Frauensache. (32, 60-61)

In den Aussagen dieser Migrantinnen wird deutlich, dass Radfahrverbote nicht eine Entscheidung von Männern gegen Frauen ist. An der Verbreitung und Durchsetzung von Verhaltensnormen, die Frauen das Radfahren erschweren, nehmen auch Frauen teil. Während einige Frauen gern Radfahren lernen würden, ist dies für andere völlig undenkbar.

D: Sie sagt: ,Ich würde Autofahren lernen, aber kein Rad. (34, 517)

Die befragten Frauen verdeutlichen, dass es neben Männern oft auch diverse (weibliche) Verwandte und Nachbarinnen sind, die ein von der Tradition abweichende Aktivitäten, auch abweichende Mobilitätspraktiken, durch abwertende Bemerkungen begleiten.

Solche Ausgrenzungserfahrungen können Ängste erzeugen. Diese Ängste vor dem Verlust sozialer Anerkennung und Bindung wirken als eigenständige Barriere gegen das Radfahren von Migrantinnen. Sie müssen von interessierten Migrantinnen zusätzlich zu anderen Barrieren überwunden werden.

IP: Es wurde auch dann gesagt, an das kann ich mich schon erinnern, hast du nicht Angst, dein Jungfernhütchen zu verlieren! (3, 161-162)

Migrantinnen, die Radfahren erlernen oder praktizieren wollen, müssen sich also immer auch gegen solchen sozialen Druck wappnen. Das müssen österreichische Frauen nicht, das sollte man nicht vergessen. Das bedeutet, dass Migrantinnen, die Radfahren erlernen oder es praktizieren, eine Zusatzleistung erbringen müssen. Ein entsprechendes Durchsetzungsvermögen müssen Migrantinnen ein Leben lang aufbringen, so lang sie Radfahren. Das Problem von abfälligen Bemerkungen oder stärkeren sozialen Ausgrenzungen verschwindet nicht einfach irgendwann und sie sind unangefochten anerkannt. Vielmehr lassen sich Rad fahrende Frauen auf ein Abenteuer ein, für das sie gute Gründe und starke emotionale Motivationen brauchen, um nicht aufzugeben.

Bis hierher wurden Widerstände thematisiert, die latente Bedürfnisse, Radfahren zu erlernen oder zu praktizieren, unterdrücken. Es gibt aber auch eine Reihe von Migrantinnen, denen fehlt nichts, obwohl sie nicht Rad fahren können. Sie sind in eine Lebensweise hineingewachsen, sie gehen viel zu Fuß und tun so etwas für ihre Gesundheit. Sie konzentrieren sich darauf, den Führerschein zu machen, um ihre Mobilität zu verbessern. Neben dieser Möglichkeit fahren sie mehr oder weniger häufig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie sind es nicht gewohnt und sie kennen kaum Frauen in ihrer Nachbarschaft, die Rad fahren. Rad fahren ist etwas für ÖsterreicherInnen. In diesem Zusammenhang wird auch eine eher häusliche Lebensweise dargestellt. Es gilt als Wert, sich zu versammeln, nicht aber, mobil zu sein. Mobilität ist ein funktionales Mittel, weniger eine mit positiven Werten besetzte Aktivität.

I: Sie können Rad fahren, warum sehe ich sie nicht im Verkehr?

IP1: Können ist was anderes und fahren ist was anderes.

IP2: Also, wir sind bisschen so ein Schlafen oder so Gemütlichkeit liebendes Volk.

Ich weiß nicht, viele können Rad fahren, aber keine fährt. Straßenbahn, U-Bahn, sie bevorzugen mit diesen zu fahren. (P 22-23, 91-94)

Hier zeigt sich, dass nicht alle Migrantinnen, ein akutes oder zumindest verdecktes Bedürfnis verspüren Rad zu fahren. Wie allgemein verbreitet, gibt es auch in dieser Gruppe Frauen, die ihr Leben und ihre Mobilitätsweise nicht ändern wollen.

Insgesamt beleuchten *Behinderungs- und Verhinderungsgeschichten* bereits Erfahrungen der Kindheit und Jugend von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern, sie beziehen sich auf das Umfeld in ihren Herkunftsländern, aber auch auf ihre aktuellen Handlungsmöglichkeiten. So erweisen sie sich als Ausdruck hartnäckiger Barrieren, die die Chancen für die Entwicklung aktiver Mobilitätsmuster in verschiedenen Lebensphasen beeinträchtigen und in verschiedenen gesellschaftlichen Settings wirken.

Behinderungs- und Verhinderungsgeschichten machen extern verursachte Mobilitätswänge deutlich. Sie verweisen darauf, dass über vielfältige Barrieren, mögliche in der Kindheit gewachsene Bedürfnisse, selbst Rad fahren zu lernen und es auch zu praktizieren, so stark blockiert wurden, dass sie weder in der Kindheit noch später handlungswirksam wurden. Zusätzlich zu externen Blockaden kommen aber auch innere Barrieren. Die wichtigsten sind Ängste vor sozialer Zurückweisung oder vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Externe Handlungsverbote werden von einem Teil der Frauen mit Sinn belegt und verinnerlicht. Dadurch können zusätzliche Anstrengungen für den individuellen Mobilitätswandel zugunsten aktiver Mobilität und damit verbundene soziale Konflikte vermieden werden. Die Interviews belegen aber auch, dass allein das Gespräch über Blockaden und geheime Wünsche letztere den Frauen stärker ins Bewusstsein bringt und einen Reflexionsprozess in Gang setzen kann, an dessen Ende möglicherweise bei mehr Frauen als bisher erwartet, die Beteiligung an einem Radlernkurs stehen könnte.

3.2 Typ B: Geschichten vom unfreiwilligen Abbruch des Radfahrens

Unerwartet viele Geschichten lassen sich *Typ B. unfreiwilliger Abbruch* zuordnen. Sie handeln davon, dass eine in der Kindheit erlernte und geliebte Mobilitätsform, durch externe Einflüsse nicht mehr praktiziert werden kann. Dies betrifft besonders häufig türkische Frauen, von denen in der österreichischen Öffentlichkeit nicht erwartet wird, dass sie Radfahren überhaupt erlernt haben. Es betrifft auch Frauen aus den Ländern des ehemaligen Jugoslawiens und jeweils einzelne aus anderen Ländern, wie Tschetschenien, Somalia, Afghanistan.

Hier gilt es das öffentliche Bild von Migrantinnen zu differenzieren. Auch wenn sie manche Mobilitätsfähigkeiten nicht aktuell gebrauchen, so haben sie nicht wenige der Frauen doch erworben und können sie unter geeigneten Bedingungen durchaus wiederbeleben. Nicht genutzte Fähigkeiten sind zum einen öffentlich nicht sichtbar. Zudem können sie auch bei den Frauen selbst zeitweilig in Vergessenheit geraten und ihre Handlungswirksamkeit

verlieren. Das bedeutet jedoch nicht, dass sie völlig verloren gegangen sind. Vielmehr verweisen die Interviews darauf, dass sie im Verborgenen häufig noch vorhanden sind. So kann von latenten Fähigkeiten und teils auch von latenten Bedürfnissen gesprochen werden, die durch Barrieren dem Blick und der Nutzung verstellt werden.

IP: Ich würde schon gern Rad fahren können. Ich arbeite in der [X-Straße in Wien], da sehe ich schon immer wieder die Leute, die Fahrrad fahren und ich würde gerne Fahrrad fahren, aber ich glaube nicht, ob ich-, also, ich weiß nicht, ob ich das schaffe.

I: Und wenn es einen Kurs geben würde, wo du vielleicht diese Hemmschwelle oder diese Angst überwinden kannst oder es lernen könntest, würdest du so einen Kurs besuchen?

IP: Kann sein.

I: Ja?

IP: Kann sein, ja. (20, 223-230)

Die Hauptursache für unfreiwillige Abbrüche des Radfahrens liegt in den Augen der Migrantinnen in geschlechtsspezifischen Verboten, die darauf zielen dass Mädchen von der Pubertät an nicht mehr Rad fahren. Aufgrund solcher Verbote durch den Vater, die Mutter oder andere Verwandte, wird das Fahrradfahren notgedrungen aufgegeben und durch Nicht-Nutzung mit der Zeit auch verlernt.

I: Ist es in [Ihrem Land] für Frauen verboten Fahrrad zu fahren?

IP1: Ja.

IP2: Nein.

IP1: Für Mädchen nicht, aber für Frauen nichts, das ist verboten.

I: Also, Mädchen dürfen Fahrrad fahren lernen?

IP1: Ja, junge Mädchen.

I: Welches Alter?

IP1: Bis 3 Jahre.

I: Mh, wirklich so früh? Was ist, wenn sie 12 Jahre sind?

IP1: Das ist verboten.

IP2: Wir tragen immer Rock, nicht Hose, und dann ist verboten. (...)

IP3: In meine Land ist es verboten früher, jetzt alles neues System, jetzt Mädchen auch alles machen, aber früher ist verboten mit Hose [Fahrrad zu fahren], aber jetzt ist alles ist kein Problem. (28-30, 103-124)

Dolmetscherin: Frau V. hat Radfahren gelernt, durfte aber nur zwei Jahre Rad fahren.

I: Sie haben Radfahren gelernt?

IP: Ja, aber ich habe vergessen. Nicht so viel fahren, aber nur lernen meine Bruder, mein großer Bruder hat mir gelernt. Also er hat beigebracht ein bisschen als ich 10 Jahre alt war. Dann nicht mehr.

I: Warum haben Sie aufgehört?

Dolmetscherin: Manche Mädchen dürfen nicht mehr, die Älteren sagen zu ihnen: ‚Nein, das musst du nicht machen!‘ und ‚Das ist für die Jungs!‘ usw. Ja, ist einfach so. (33, 113-116)

Die Frauen, die Radfahren zwar in der Kindheit erlernt, aber seitdem nicht praktiziert haben, fühlen sich mehrheitlich unsicher oder glauben sogar zu wissen, dass sie nicht (mehr) Rad fahren können. Gleichwohl haben sie das Bedürfnis meist nicht wirklich aufgegeben. Sie haben Angst vor dem motorisierten Verkehr, sie haben Angst zu fallen oder vor einem selbst verschuldeten Unfall. Gleichwohl tritt der Wunsch, Rad zu fahren bei ihnen relativ leicht zutage, wenn das Thema angesprochen wird. In den Geschichten vom unfreiwilligen Abbruch wird deutlich: Das Bedürfnis Rad zu fahren wurde zwar irgendwo im inneren der Frauen vergraben, aber nicht begraben. Es ist also nicht tot, sondern latent vorhanden. Die folgenden beiden Zitate veranschaulichen das deutlich.

I: Wenn wir an die Zeit denken, von Ihrer Kindheit bis jetzt, wollten Sie Fahrradfahren lernen?

IP: Ja, ich wollte das sehr und jetzt haben meine Kinder ein Fahrrad und mein Sohn auch und noch mein Ehemann. Manchmal wollte ich fahren, aber ich kann nicht fahren. Jetzt, mein Mann, meine Kinder, mein größerer Sohn, die haben alle. Alle haben ein Fahrrad. Manchmal möchte ich fahren. Also ich kann nicht in Gleichgewicht das Fahrrad halten.

I: Also das heißt, Sie haben von Ihrer Kindheit bis jetzt Fahrradüben nicht probiert?

IP: Ein paar Mal habe ich probiert.

I: Als Sie in Österreich waren?

IP: Ja. Hier. Ein paar Mal habe ich geübt und gefahren, aber ich bin kein Profifahrer. Ich bin kein Profi, aber wir sind so nach links, rechts, ein bisschen fallen und stehen: so kann ich fahren. (14, 53-62)

I: Haben Sie probiert, Fahrrad fahren zu üben?

IP: Ich habe probiert. Wo habe ich probiert? Ich kann mich nicht daran erinnern. Es ist eine lange Zeit, dass ich das nicht geübt habe. So, als wir zum Picknick gegangen sind, haben wir probiert. Die Kinder meiner Schwägerin waren dabei. So ist es. Auf der Wiese, auf den Hügeln. Und hier (...) könnte ich fahren, weil es gibt so Orte, und je nachdem, kann man sich verkleiden. In der Türkei, wie ich gesagt [habe], kann man in der Stadt, zum Markt nicht fahren. Wenn ich es jetzt hier lernen würde, könnte ich fahren.

I: Was soll man machen, damit Sie lernen?

IP: Es ist nötig, dass ich einen Kurs besuche.

I: Gibt es irgendeinen Kurs?

IP: Eine Freundin hatte letztes Jahr einen Kurs. (...) Sie ist dort hingegangen. Sie hat gelernt. Ich glaube, sie hat letztes Jahr gelernt.

I: Haben Sie dort gefragt? Möchten Sie den Kurs besuchen?

IP: Sie hat mir angeboten, ob ich dort hingehen möchte: ‚Möchtest du, dass wir gemeinsam gehen?‘ ‚Ich habe momentan keine Zeit‘, habe ich ihr gesagt. Ein bisschen bin ich wirklich beschäftigt. Deshalb: nur Zeitproblem - sonst möchte ich.

I: Nehmen wir an, Sie hätten Zeit, so einen Kurs würden Sie machen? Ist es nötig, dass jemand Sie dazu ermutigt oder nicht?

IP: Nein, ich kann selber. Mache ich. Einziges ist die Zeit. Solche Sachen möchte ich machen. Ich möchte auch andere Sachen lernen. [Als] Sport möchte ich das machen. (...) Fahrrad ist eine sehr gute Gymnastik (...), deshalb möchte ich das verwenden. Also für [zu Hause ein Rad] zu kaufen, damit meine Tochter auch benutzt. Sie ist erwachsener geworden. Vielleicht wird sie ein Kilo-Problem haben. Sie soll auch fahren. Ich möchte auch fahren. Der Kurs soll in meiner Nähe sein. (15, 138-160)

Eine zweite wichtige Ursache dafür, dass einmal erlerntes Radfahren nicht mehr praktiziert wird, liegt in Belastungen durch Migration. Die Frauen haben nach eigener Einschätzung vielfältige *andere Sorgen*, die sie voll und ganz in Anspruch nehmen und Radfahren als zweitrangig erscheinen lassen. So wird beschrieben, wie die Frauen und ihre Familien sich zunächst um ihre Aufenthaltsrechte kümmern müssen, um Einkommen und Arbeit, um die Schulbildung der Kinder und um deren Eingewöhnung, um das Erlernen der neuen Sprache, um eine bezahlbare Wohnung u.a.m. Nicht selten sind Migrantinnen sozial isoliert, werden aufgrund der vielfältigen Probleme und Pflichten physisch und/oder psychisch krank, was ihnen neue Probleme bereitet, sich im Gesundheitssystem zurecht und allgemein Hilfe zu finden. Die folgenden Zitate belegen die Belastungen von Migrantinnen exemplarisch:

IP: Wir hatten viele Probleme, Wohnungsprobleme, Kinder. Aber die Deutschen haben diese Probleme nicht. Ihre Köpfe haben Ruhe. Aber die Köpfe unserer Familien, unseren älteren sind krank. Kinder, den Kinder die Hochzeit machen, wir haben solche Probleme. Bei den Deutschen wenn die Kinder 15, 16 Jahre alt sind, sagen sie: ‚Los, auf Wiedersehen, mach, was du draußen machst, ob du mit deinem Freund gehst‘. Aber unsere Eltern denken nicht so. (22, 123-127)

IP1: Ist schwer. Z.B. ich bin hier gekommen, ja, erste Mal mit Kindern, Erwachsene, und dann keine Deutsch. Ich habe nicht Deutsch gesprochen. Normal: Ich habe nicht gedenkt für Fahrrad. Ich habe nicht gedenkt, wie muss ich lernen. Das Erste ist: Wie Sprache [lernen]? Die Sprache- und dann- alles kommen (lächelt) später.

Aber die Jahre gehen so, so schnell. (...) Wichtig ist für mich Sprache [lernen]. Erst Sprache und dann wenn die sehr gut ist, für alle ist gut.

IP2: Aber ich glaube, ist Fahrrad egal meine Sprachen oder welche Sprachen, Fahrrad ist Fahrrad, [ist] extra [Problem]. Aber nicht so Arbeiten (...) nichts Arbeit – [das ist mein Problem]. (...)

IP1: Ja, aber ich habe nicht gedenkt für Fahrrad. (28-29, 171-184)

Nicht selten wurden in den Interviews und in den Fokusgruppen gesundheitliche Beeinträchtigungen angesprochen, von denen die Frauen glauben, dass es mit ihnen nicht möglich sei, Rad zu fahren. Dazu gehören vor allem diverse Frauenleiden, Geburten mittels Kaiserschnitt und Operationen sowie Genitalverstümmelung (FGM). Dazu gehören aber auch allgemeine Krankheiten wie Bluthochdruck oder Diabetes. Nicht selten haben Migrantinnen Angst, ihre gesundheitliche Situation durch Radfahren noch zusätzlich zu verschlechtern. Auch werden sie in solchen Ängsten und Zweifeln von Verwandten und Bekannten noch bestärkt. Solche Gespräche über gesundheitliche Gründe, das Radfahren zu vermeiden, werden nicht nur von Ängsten sondern auch von Unwissenheit über körperliche Zusammenhänge geprägt.

IP: Ich bin Angst. Ich habe Operation gehabt. Ich denke, wenn ich fahre, ist nicht gut. (41, 470-471)

Wenn über andere Frauen berichtet wird, wird auch darüber gesprochen, dass Migrantinnen nicht selten unter psychischen Erkrankungen leiden. Insbesondere depressive Stimmungen verhindern, dass sich die Frauen körperlich mehr bewegen, ob ohne oder mit Fahrrad. Viele Migrantinnen wissen nicht, dass körperliche Bewegung, auch Rad fahren, ihnen gerade in dieser Situation gut tun würde. Die teilnehmenden Beobachtungen in den Radkursen veranschaulichen jedoch sehr nachdrücklich, dass gerade diese Frauen durch Lernerfolge und Ermutigung in der Gruppe, geradezu aufblühen.

Eine weitere Barriere stellen Ängste unter muslimischen Frauen dar, in der Öffentlichkeit als Radfahrerinnen aufzufallen und dadurch als Musliminnen gesellschaftlich negativ bewertet zu werden. So berichten einige der befragten Migrantinnen, die ihre erlernten Fähigkeiten gern reaktivieren würden, von Ängsten, aufgrund ihres Kopftuches auf dem Rad aufzufallen und ausgelacht zu werden. Dabei unterscheiden sie Ängste vor österreichischen BeobachterInnen, die über sie als Musliminnen lachen könnten und Ängste vor MuslimInnen, die über sie negativ reden könnten. In beiden Fällen sind Ängste vor gesellschaftlicher Abwertung oder Ablehnung virulent. Allerdings zeigt sich in den Fokusgruppen, dass sie im Gespräch mit nahestehenden anderen Frauen, solche Ängste überwunden werden können.

Migrationsbarrieren, die das Radfahren von Frauen aus Nicht-EU-Ländern erschweren, werden auch in Ängsten vor fremden städtischen Räumen und Verkehrssituationen deutlich.

Aufgrund der neuen Lebenssituation und sprachlicher Probleme kennen sich Migrantinnen mit räumlichen Gegebenheiten sowie mit Verkehrsregeln nicht aus. Dies und andere Erschwernisse können selbst bereits mitgebrachte Fähigkeiten so stark überlagern, dass sie nicht handlungswirksam werden.

IP: Alle haben einmal mit Kindern- Probleme mit Sprache, mit- sie können nicht so gut z.B. Straße und- ist Problem.

I: Deswegen fahren sie nicht.

IP: Ja.

I: Sie möchten gerne Radfahren.

IP: Ja.

I: Warum?

IP: Ich weiß nicht. (lächelt) Das ist gut. Zuerst für Körper.

I: Ja, für den Körper es gut?.

IP: Ja. Und gesund ist es, ist gut. Für alle ist gut Fahrrad. (12, 215-224)

Aber auch dann, wenn sich die Frauen in die neue Gesellschaft eingelebt haben, haben viele von ihnen schlichtweg keine Zeit, um Radfahren zu erlernen oder im Alltag zu praktizieren. Viele Migrantinnen berichten darüber, dass sie faktisch keinerlei Freizeit haben. Dadurch stellen sie sich auch nicht die Frage, ob sie Radfahren lernen könnten. Aber auch Frauen, die Rad fahren gelernt haben, fahren aus Zeitmangel häufig nicht Rad.

IP: Was für mich nötig wäre, um wieder Rad zu fahren? Vielleicht ein bisschen mehr Zeit oder vielleicht [eine Reduzierung] meiner Arbeit. Ich weiß nicht, wie viele Wochenstunden ich habe, ich habe, glaube ich, über 50 Wochenstunden, daher bin ich eh so erschöpft, dass ich einfach [keine Kraft habe]. Ich müsste wirklich mein Rad jetzt rausholen, ich müsste es total warten, ja, von vorne bis hinten, eventuell müsste ich es zu einer Wartung geben, um dann damit fahren zu können, weil in dem Zustand, wo es jetzt ist, weiß ich ganz genau, dass ich damit nicht fahren kann, dass es nicht verkehrstauglich ist, ja. (3, 303-319)

Andere Migrantinnen verfügen gar nicht erst über ein eigenes Fahrrad, auch nicht, wenn sie einmal Radfahren erlernt haben. Dies wirkt als eigenständige Barriere, einmal erworbene Fähigkeiten wieder aufzufrischen. Teils können sich die Frauen ein eigenes Rad nicht leisten, teils haben sie Angst, teils wissen sie nicht, wie sie ein gebrauchtes erwerben könnten. Vor allem aber sind sie unsicher, ob sich eine solche Investition überhaupt rentieren würde. Sie scheuen die Investition, da sie Risiken des Scheiterns birgt. Denn wenn sie ein Rad kaufen würden und es erweist sich, dass sie es nicht (mehr) beherrschen, so wäre das Geld unnötig ausgegeben worden.

I: Haben Sie ein eigenes Rad in der Familie oder leihen Sie eins aus?

IP: Es gibt keines. Letztes Mal, als ich das Fahrrad benützt habe, wie ich vorher gesagt habe, vor fünf Jahren nach dem Unfall habe ich nie [mehr] Fahrrad gefahren. (4, 190-192)

I: Fährst Du in Wien mit dem Rad, hast Du in Wien ein Rad?

IP: Ich nicht, sagen wir so: ich habe das schon notiert. Wir werden ein Fahrrad haben, ich werde meinem Mann ein Fahrrad kaufen, weil er wirklich ein Fahrradfreak ist. (...)

I: Und Dir selber?

IP: (...) Das ist die Angst [IP hat Angst vor frei laufenden Hunden.] (7, 364-413)

Aufgrund der hier dargestellten Unterschiede zwischen Verhinderungs- und Abbruchgeschichten gilt es stärker als bisher, zwischen Barrieren unterschiedlicher Zeitqualitäten zu differenzieren. Frauen, die ein Leben lang dauerhaft daran gehindert werden Radfahren zu erlernen, brauchen stärkere Anreize und Hilfestellungen. Frauen, die bereits einmal Rad gefahren sind, tun sich etwas leichter, ihre Fähigkeiten und Kenntnisse wiederaufzufrischen, wenn sie gezielt adressiert werden. Dann zeigt sich, dass das Bedürfnis Rad zu fahren oft nicht sehr tief verschüttet wurde. Bei Frauen, die in ihrer Kindheit keine Möglichkeit hatten entsprechende Fähigkeiten zu erwerben, sind die aktuellen Unsicherheiten und Selbstzweifel meist größer. Ihnen fehlt eine – wenn auch weit zurückliegende – positive Körpererfahrung. Daher brauchen sie vor allem sanfte Ermutigung.

3.3 Typ C: Frühe Ermutigungsgeschichten

Einige wenige Geschichten von Migrantinnen lassen sich dem *Typ C. frühe Ermutigungsgeschichten* zuordnen. Sie handeln von der Normalität, das Radfahren in der Kindheit zu erlernen und von frühen Ermutigungen.

I: Ist das ganz normal gewesen bei Ihnen, dass Mädchen Radfahren gelernt haben?

IP: Also für [meine Heimatstadt] ist es ganz normal.

I: Da fährt jeder Rad?

IP: Ja. Also jeder.

I: Es ist also kein Hindernis, wenn man eine Frau ist oder?

IP: Nein, auf jeden Fall nicht. Also ich habe so was [Behinderungen von Mädchen und Frauen] nicht gesehen bei uns, sagen wir einmal so. (20, 92-97)

Es zeigt sich, dass für diese Migrantinnen von besonderer Bedeutung war, dass sie bereits in der Kindheit Rad fahrende Mädchen und Frauen gesehen haben und dass sie selbst in ihrer Familie zum Radfahren ermutigt wurden. Solche Geschichten von der Normalität Radfahren zu lernen und es zu praktizieren, sind bei Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern

selten. Sie sind häufiger bei Frauen aus Ländern des ehemaligen Jugoslawiens. Aber auch eine Nigerianerin erzählte, dass sie in ihrer Heimat ganz selbstverständlich Radfahren erlernt hat und dass auch die Mädchen Rad fahren.

I: Frau [X], sie haben schon als Kind Radfahren gelernt?

IP: Ja.

I: Und wie ist es mit den anderen Frauen, Mädchen in Nigeria? Lernen die auch?

Dolmetscherin: Also alle Buben und Mädchen lernen das.

I: Alle?

IP: Ja.

D: Also Fahrrad fahren und Moped fahren. Es ist ganz üblich, dass das alle machen.

I: Egal ob arm oder reich, haben alle ein Fahrrad?

D: Ja.

I: Mädchen und Buben? Alle? (...)

D: Damit sie wegfahren.

I: Als Mini-Transporter?

D: Es wird jeden Tag verwendet, um von A nach B zu kommen.

I: Und nutzen Sie auch Auto oder Bus usw.?

D: Ja, also wenn es näher ist, fahren sie mit dem Fahrrad, wenn es weiter weg ist, dann mit dem Moped, aber eher nicht mit dem Bus. (...) In wie fährt sie nicht, sie hat kein Fahrrad. (37, 62-141)

Es gibt also auch unter Migrantinnen Frauen, die ohne weiteres mit dem Radfahren aufgewachsen sind. Dies macht am schönsten die Formulierung einer Interviewten deutlich, die vom Radfahren als einer *Grundkompetenz* spricht.

IP: Radfahren ist eine Grundkompetenz, so wie Schwimmen. Dass man also Radfahren Kindern beibringen muss. Ist schon ein Muss.

I: Ist das bei Euch im Dorf so oder ist das im gesamten Serbien auch so?

IP: Das weiß ich jetzt nicht. Also was ich so mitbekommen habe von Belgrad, was eine große Stadt ist, das ist jetzt nicht so forciert, weil es einfach gefährlich ist, also es gibt weniger Radwege usw. und dass es eher nicht gemacht wird, so wie in ländlichen, in kleineren Städten, wo es einfach viel sicherer ist. Und im Dorf war das natürlich super, hast dich schnell bewegt und hast dich schnell wohin bewegt und warst ziemlich sicher. (6, 135-148)

Hier wird ebenfalls deutlich, dass es für Frauen aus den Ländern des ehemaligen Jugoslawien zwar wahrscheinlicher ist, dass sie in der Kindheit Radfahren erlernt haben, aber dies gilt nicht für alle Regionen gleichermaßen. Auch Frauen aus anderen Herkunftsländern erzählen, dass es in Großstädten aufgrund fehlender Radinfrastrukturen, teils unregelter, gefährlicher Verkehrsverhältnisse sehr schwierig ist, Radfahren zu lernen,

selbst dann, wenn es die Familien unterstützen. Auch in Städten mit vorwiegend armer Bevölkerung und hoher Arbeitslosigkeit wird das Radfahren seltener erlernt.

IP: Da, in dieser Stadt, wo ich habe verheiratet [war], da sind fast jeden Tag alle Menschen- die sind mit Fahrrädern gefahren. (...)

I: Aber wo Sie auf die Welt gekommen sind, in der Stadt nicht?

IP: Nein.

I: Was kann der Grund sein?

IP: Keine Ahnung (...) Ich weiß es nicht. (...)

I: Kann Geld ein Grund sein?

IP: Das kann auch sein. Das kann auch sein, weil in dieser Stadt, wo ich geboren bin, die Leute hatten nicht so viel gearbeitet, weil die hatten nichts Job gehabt. (12, 66-85)

Frühe Ermutigungsgeschichten verweisen darauf, dass ein Minimum an Infrastrukturen notwendig ist, damit Kinder mit dem Fahrrad ganz selbstverständlich aufwachsen können. Gleichwohl ist die Ermunterung durch die Familie subjektiv entscheidend. Dort wo Radfahren als eine geschlechtsunabhängige Grundkompetenz der alltäglichen Fortbewegung bewertet wird und Mädchen ebenso wie Buben Radfahren erlernen und es praktizieren können, dort gibt es eine Chance, dass beide Geschlechter auch in späteren Lebensphasen das Rad aktiv im Alltag nutzen. Gleichzeitig werden wichtige Grundlagen dafür gelegt, dass Barrieren im späteren Lebensverlauf, etwa durch Migration, leichter überwunden werden können.

3.4 Typ D: Geschichten vom gesellschaftlichen und familiären Wandel

Die Geschichten vom *Typ D. gesellschaftlicher und familiärer Wandel* belegen, dass eine der wichtigsten Chancen für die Verbreitung des Radfahrens unter Migrantinnen in gesellschaftlichen und familiären Veränderungen besteht, in denen sich ein positives, auch Frauen einschließendes Radbild entwickelt und sich dadurch neue Handlungsmöglichkeiten für Mädchen und Frauen öffnen. Dieser gesellschaftlich eingebettete Generationenwandel in Bezug auf Handlungsräume von Frauen im Allgemeinen und in Bezug auf eine erweiterte Mobilität, auch mittels Fahrrad, hat an unterschiedlichen Orten zu unterschiedlichen Zeiten begonnen und ist unterschiedlich weit fortgeschritten. Der Wandel von Mobilitätsbildern der Geschlechter findet nicht nur in Österreich statt. Er findet sich auch in den Herkunftsländern der Frauen.

Dieser Wandel impliziert die zunehmende aktive Teilhabe jüngerer Frauen und Mädchen mit Migrationshintergrund am österreichischen Alltagsleben und den damit verbundenen individuellen Mobilitätsformen. Er impliziert auch Veränderungen in den Herkunftsländern der Frauen, die sie entweder dort bereits erlebt haben oder die sie bei Besuchen im Vergleich zu

ihren Kindheitserfahrungen zunehmend wahrnehmen. Wandlungen von Geschlechterrollen und von Mobilitätsmustern der Geschlechter vollziehen sich also im transnationalen Raum, der das Leben von Migrantinnen prägt. Auf diese Weise ist es sowohl möglich, dass Emanzipationserfahrungen in Herkunfts- und Einwanderungsland gemacht werden, die sich gegenseitig bestärken, es ist aber auch möglich dass gegenläufige Tendenzen erlebt werden. Mit beidem müssen sich Migrantinnen auseinandersetzen. Das nachfolgende Zitat verdeutlicht auf welche mobile Weise und wie früh der transnationale Raum von MigrantInnen auch für die Verbreitung des Radfahrens genutzt wurde.

IP: Mein Vater hat aus Wien eines [ein Fahrrad] gebracht wie ich 9 Jahre alt war. Mein Vater hat in Österreich gearbeitet. Ich bin im Dorf oft damit gefahren. Aufs Feld, in die Schule. Ich habe kein Kopftuch, lebe in einem Dorf im Gebiet von [D.] im ägäischen Raum, komme aus einem eher konservativen Dorf, aber meine Familie war sehr liberal. Ich habe noch 2 Geschwister, Bruder und Schwester. Wir benutzten alle das eine Rad, welches mein Vater aus Österreich mitgebracht hat. Mein Opa hatte auch ein Rad, aber das war sehr groß, damit konnte ich nicht fahren, weil es so groß war. Meine Mutter konnte nicht Rad fahren. Sie fuhr mit dem Traktor oder mit dem Pferdewagen. Auch andere Frauen sind im Dorf mit dem Rad gefahren. Es ist eher sehr flach bei uns im Dorf, keine hügelige Landschaft. Die Frauen in unserem Dorf sind eher gemischt, moderne und nicht so moderne Frauen. Frauen tragen auch Hosen oder Salvar [Pluderhose]. Vor meinem neunten Lebensjahr gab es im Dorf Fahrräder, aber wir hatten keines aus finanziellen Gründen. Es war zwar nicht teuer aber wir konnten uns keines leisten. Verkehr im Dorf war auch nicht viel. I: Hatten andere Frauen ein Fahrrad? IP: Meine Tante und ihre Tochter hatten ein Rad. Sie war damals 25 Jahre und konnte Rad fahren. Meine Schwester fährt Rad und auch jetzt und hier. Auch mein Bruder und seine Frau fahren Rad. ... I: Was hat sich im Verkehr verändert? IP: Es ist alles einfacher geworden. Überall auf der Welt. Globaler alles. Viele verwenden das Rad zu verschiedenen Mitteln: Freizeit oder Nutzung. (8, 13-42)

Der begonnene gesellschaftliche und familiäre Wandel in Bezug auf die Mobilitätschancen für Frauen erklärt, warum unter den befragten Migrantinnen, die gegenwärtig aktiv Rad fahren, Mädchen und Frauen unter 30 Jahren eher vertreten sind. Sie wachsen gemeinsam mit ihren AltersgenossInnen in eine sich verändernde Mobilitätsgesellschaft hinein, die aktive und Klima schonende Mobilitätsformen stärker fördert als in der Jugend ihrer Mütter und die auch dem Radfahren einen wachsenden Stellenwert in der Gesamtheit der Mobilitätsformen einräumt. Dabei verwirklichen die Töchter oft, was ihre Mütter vielleicht selbst auch gern tun würden, wovon sie aber meist glauben, dass dies für sie zu spät sei.

I: Ist es für afghanische Frauen kein Problem, dass sie eine Hose anhaben und darauf was Langes und so [in Wien] Fahrrad fahren gehen?

IP1: Ja. (...)

I: Das heißt, wenn Ihre Töchter Fahrrad fahren lernen wollen und fahren, ist das okay? (...)

IP1: Ja, ist kein Problem. (35, 149-154)

D: Der Ehemann kann eh Fahrrad fahren. Sie meint, die Tochter hat es jetzt selber gelernt. Sie haben jetzt seit eineinhalb Jahren ein Auto und die Tochter hat ein Fahrrad und sie hat das gelernt und der Ehemann kann auch Radfahren, weil er das als Jugendlicher gelernt hatte. (...) Sie machen Ausflüge in den Park mit dem Rad.

I: Würden Sie das auch gern machen, so einen Ausflug mit dem Rad?

IP: Natürlich. Fahrrad ist besser als ein Auto, ja. (38, 576-584)

Die traditionelle Trennung zwischen bubengerechtem Radeln und Schaden, der für Mädchen vom Radfahren erwachsen könnte, wird von vielen der befragten Frauen gegenüber ihren Töchtern nicht mehr aktiv vertreten, obwohl sie selbst noch so sozialisiert wurden. Zwar sind nach wie vor auch gegenläufige Tendenzen in allen Generationen wirksam, bedeutsam ist jedoch, dass sowohl die Fokusgruppen als auch die Interviews das Bild sich öffnender Sozialisationsformen in MigrantInnenfamilien aller Herkunftsländer zeichnen. Diese geben einer selbstbestimmten Mobilität von Frauen mehr Raum und schließen neben dem zu Fuß gehen potenziell auch die aktiven Mobilitätsform des Radfahrens ein.

I: Haben die Frauen in deiner Familie, Bekanntenkreis oder Freundeskreis Fahrräder?

IP: Nein, niemand außer meine Schwägerin, da bin ich mir aber auch nicht sicher.

I: Was ist mit den Männern, die du kennst?

IP: Ich weiß es nicht. Eines kann ich aber sagen, dass die, die hier geboren sind, alle ein Rad besitzen. (10, 81-85)

I: Du bist 19, du bist nicht so alt. Hattest Du in Deiner Kindheit ein Fahrrad?

IP: Ja, ich hatte schon immer eines gehabt. (...)

I: Wie alt warst du da, als Du Dein erstes Rad bekommen hast?

IP: Ich war fünf. (...) Mein Vater hat es mir beigebracht.

I: Und gab es in der Familie noch weitere Räder?

IP: Ja. Mein Bruder hatte ein Rad, mein Vater, meine Schwester und ich. (...)

I: Und deine Mama?

IP: Meine Mutter kann nicht fahren.

I: Wollte sie nie mit euch Rad fahren?

IP: Nein, sie wollte nicht.

I: Und warum glaubst du, war Radfahren für sie kein Thema?

IP: Ja, sie zieht immer einen Rock an, vielleicht deswegen. Mit die Röcke kann man nicht fahren.

I: Sagt sie das oder glaubst du das?

IP: Nein, das glaube ich halt. (...)

I: Und wie oft bist du denn Rad gefahren oder wohin bist du denn immer als Kind gefahren? Bist du um den Häuserblock gefahren oder im Park eher?

IP: Wir sind immer, mit der Familie am Wochenende nach Wiener Neustadt gefahren.

I: Ihr habt die Fahrräder auf das Auto genommen?

IP: Genau. (5, 32-84)

Die Geschichten vom gesellschaftlichen und familiären Wandel belegen, dass sich sowohl die gesellschaftlichen als auch die familiären Rahmenbedingungen für Migrantinnen öffnen. Dies betrifft ihre Handlungsräume insgesamt, insbesondere den Zugang zu Bildung und Erwerbsarbeit und dies schließt neue Mobilitätsmöglichkeiten ein. Die Geschichten vom Wandel beinhalten aber auch den Wandel von Erziehungszielen und –weisen insbesondere in Bezug auf die geschlechtsspezifische Rollen und angemessene Verhaltensweisen. Mädchen und junge Frauen mit Migrationshintergrund, die in Österreich geboren wurden, erleben heute deutlich günstigere Rahmenbedingungen, um Radfahren zu lernen und zu praktizieren, als dies noch für ihre Mütter galt. Daran haben ihre Mütter, auch jene, die selbst nicht Radfahren gelernt haben, einen großen Anteil.

Insofern gilt: Wer das Radfahren von Müttern mit Migrationshintergrund fördert, fördert indirekt auch die Mobilität ihrer Töchter. Gleichzeitig wirken die Rad fahrenden Töchter auf ihre Mütter zurück. Die Töchter können fast vergessene Wünsche der Mütter wecken helfen und sie ermutigen, wenn die Mütter die Gelegenheit erhalten, das Radfahren doch noch zu erlernen. So können sich Mütter und Töchter gegenseitig bestärken.

4. Radfahren und Gesundheit

Eine der Ausgangshypothesen des Projektes ist auf den engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Rad fahren bei Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern gerichtet. Zu dieser Fragestellung wurde ein Workshop mit GesundheitsexpertInnen mit Migrationshintergrund durchgeführt. Die TeilnehmerInnen des Workshops brachten Expertise in folgenden Bereichen ein:

- Allgemeinmedizin
- Gynäkologie
- Psychologie
- Schmerzambulanz
- Ernährungsberatung
- Gesundheitsberatung
- Bewegungstraining
- Sozialarbeit mit Migrantinnen
- Streetwork mit jugendlichen MigrantInnen

Alle befragten GesundheitsexpertInnen betonen unabhängig von ihrer speziellen Expertise, dass insbesondere bei Musliminnen ein sehr enger Zusammenhang zwischen Gesundheit und Bewegung zu beobachten ist. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus einer zunehmenden Auseinandersetzung unter diesen Frauen mit traditionellen Ernährungsgewohnheiten und einer Öffnung der Lebensweisen. Das Interesse, das Fahrradfahren zu erlernen und im Alltag Rad zu fahren, ordnet sich bei dieser Gruppe in besonderem Maße in diesen Zusammenhang ein. In der Diskussion wurden die Ergebnisse aus den Interviews unterstrichen, dass der Zugang zum Radfahren bei Migrantinnen eher nicht direkt aus Mobilitätsbedürfnissen heraus erfolgt, sondern eher indirekt aus anderen Alltagsaktivitäten und Bedürfnissen erwächst, etwa aus einem allgemeinen Spaß an der körperlichen Bewegung, aus der Pflege sozialer Beziehungen, als Teil von Aktivitäten zur Gewichtsabnahme u.a.m. In dieser Gesamtheit von Aktivitäten und Bedürfnissen von Migrantinnen aus muslimischen Ländern nehmen gesundheitsbezogene Aktivitäten und darauf gerichtete Bedürfnisse eine zentrale Rolle ein.

Dieser enge Zusammenhang erschließt sich aus den Lebensumständen der Migrantinnen. Ein erheblicher Teil von ihnen leidet aufgrund komplizierter Migrationsgeschichten sowie damit verbundener sozialer und psychischer Mehrfachbelastungen häufiger als andere Frauen an gesellschaftlich beeinflussbaren Krankheiten. Dazu gehören:

- Diabetes
- Bluthochdruck
- Adipositas

- Schilddrüsenerkrankungen
- orthopädische Erkrankungen
- psychische Erkrankungen.

Alle diese Erkrankungen können, insbesondere durch mehr und gezielte Bewegung positiv beeinflusst werden. Diesen positiven Gesundheitseffekt sehen die ExpertInnen auch für das Radfahren. Radfahren stärkt den Stoffwechsel und fördert die Ausdauer. Radfahren ist als gelenkschonende Bewegungsart besonders bei Arthrose zu empfehlen. Als Außerhausbewegung fördert es die Sauerstoffzufuhr und vor allem hat Radfahren einen *Wohlfühleffekt*, der bei psychischen Belastungen besonders positiv wirkt. Aus all diesen Gründen empfehlen die befragten GesundheitsexpertInnen das Erlernen des Radfahrens von MigrantInnen insgesamt, besonders Frauen aus Nicht-EU-Ländern sollten gezielt gefördert werden. Dies kann auf vielfältige Weise geschehen. Von den befragten ExpertInnen wurden folgende Maßnahmen als außerordentlich wirksam bewertet:

- Geeignete Maßnahmen entwickeln, um allen radinteressierten Musliminnen ein eigenes Rad zugänglich zu machen
- Niederschwellige Informationsangebote zum Radfahren in vertrauten MigrantInnenvereinen anbieten, die dem Motto folgen *Komm und schau!*
- Die besonderen Gesundheitsinteressen von Migrantinnen als Anknüpfungspunkt für Radangebote nutzen
- Angebote von Radlernkursen in der Gruppe organisieren, da das Gruppenerlebnis bestärkend wirkt
- Fahrradkurse mit Kinderbetreuung organisieren, um Mütter mit Kleinkindern den Zugang zum Radfahren zu ermöglichen
- Sicherstellung eines geschützten Lernraumes für Anfängerinnen, ohne Einblickmöglichkeit für fremde Personen und ohne Verkehr
- Feinfühliges Heranführen an das Radfahren durch geeignetes Personal und geeignete Organisationen
- Mehrsprachige Organisatorinnen der Angebote
- Angebote von Fortgeschrittenenkursen und Gruppenfahrten, damit Migrantinnen Sicherheit beim Radfahren gewinnen können
- Verbreitung von Radfahrangeboten durch persönliche Ansprache.

Da der Zugang von Migrantinnen zum Radfahren häufig über dessen Charakter als eine gesundheitsfördernde Art der Bewegung geschieht, steht Radfahren notwendigerweise in Konkurrenz zu anderen Bewegungsarten. Positive gesundheitliche Effekte können auch durch Gymnastik, Fitnesstraining, Joggen, Yoga und anderes mehr erreicht werden. Jede Frau hat aber nur ein begrenztes Zeitlimit zu ihrer Verfügung. Dies bedeutet, dass nicht alle gesundheitsorientierten Migrantinnen durch entsprechende Radangebote erreicht werden können. Dies ist nach Ansicht der GesundheitsexpertInnen auch nicht notwendig, wenn die

Gesundheit im Vordergrund steht. Unterschiedliche Vorlieben in Bezug auf Bewegungsangebote sollten akzeptiert werden. Auch gesundheitsorientierte Österreicherinnen fahren nicht alle Rad. Gleichwohl liegt aus Sicht der ExpertInnen ein nicht geringes Potenzial in dieser Zielgruppe brach, da zielgruppenspezifische Anreize gerade für diese Bewegungsart bisher nur in Ansätzen vorhanden sind.

Die Diskussion der Risiken ergab, dass zwar aus der Sicht der GesundheitsexpertInnen beim Radfahren für Migrantinnen auch Risiken erwachsen. Sie betreffen aber vor allem temporäre gesundheitliche Beeinträchtigungen, etwa durch akute oder postoperative Wunden. Weitere Risiken werden in der ungeübten Balance von erwachsenen Frauen und den daraus potenziell resultierenden Stürzen gesehen, die allerdings durch angepasste Lernsituationen sowie durch geeignete Übungsplätze und Radwege weitgehend minimiert werden können.

Im Einzelnen gibt es aus der ExpertInnensicht vielfältige Anknüpfungspunkte, um das Radfahren unter Migrantinnen insgesamt und speziell unter Musliminnen zu verbreiten. Als wichtigster Anknüpfungspunkt wird die verbreitete Gesundheitsvorsorge bewertet. Viele Migrantinnen wollen mehr für ihre Gesundheit, ihren Körper und ihr seelisches Gleichgewicht tun. Viele von ihnen wollen ihre Fitness verbessern, viele wollen sich mehr an der frische Luft bewegen oder an Gewicht abnehmen.

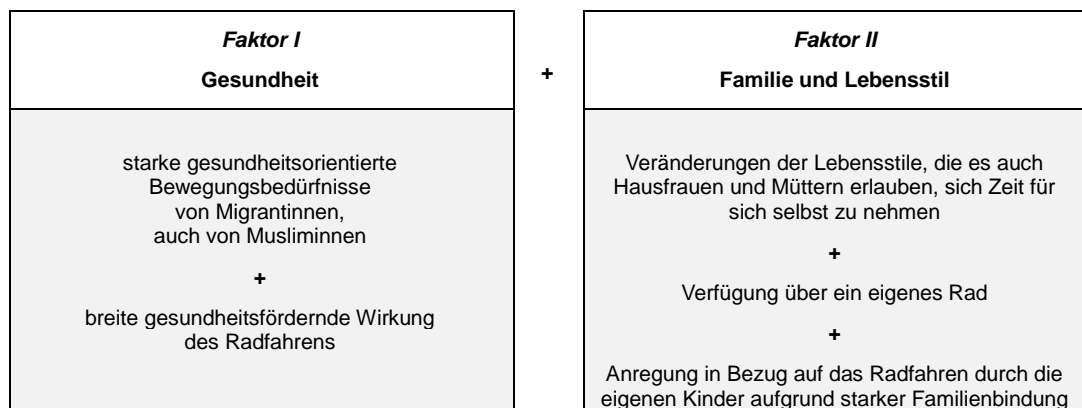
Als zweiter wichtiger Anknüpfungspunkt für die Verbreitung des Radfahrens wird die besondere Familienorientierung von muslimischen Migrantinnen hervorgehoben. In diesem Zusammenhang bestätigen die ExpertInnen Ergebnisse aus den Interviews, die gezeigt haben, dass die starke Gesundheitsorientierung von Migrantinnen sich in der Regel mit einer starken Familienorientierung verbindet. In Familien, in denen die Kinder und der Ehemann Rad fahren, entwickeln auch viele Frauen das Bedürfnis, mit ihrer Familie am Wochenende Rad fahren zu können. Da sie es jedoch als Kind häufig nicht erlernt haben, bleiben sie entweder zu Hause oder sitzen auf der Bank, während sich der Rest der Familie gemeinsam bewegt und vergnügt. In der starken Familienbindung, durch die Mobilitätsstile der Kinder auf die Eltern zurückwirken können, allerdings nicht müssen, liegt eine ungenutzte Quelle für einen wachsenden Zugang von Migrantinnen zum Radfahren.

Als weiterer positiver Anknüpfungspunkt werden die wachsenden Radfahrbedürfnisse unter jungen Musliminnen, unter Studentinnen und Schülerinnen genannt. In einer eher radfahrfreundlichen Umgebung, wo Freundinnen und Kommilitoninnen auch Rad fahren, wird es leichter zur Selbstverständlichkeit, das Rad zu nutzen. Zudem öffnen sich insbesondere junge Migrantinnen der zweiten Generation gegenüber aktiven Lebensweisen. Die ExpertInnen sehen hier ein großes Entwicklungspotenzial. Junge, in Österreich aufgewachsene Migrantinnen nehmen anders als viele ihrer Mütter die Vorzüge des Radfahrens als einer aktiven Mobilitätsart wahr. Wenn die Mütter nicht zurückbleiben wollen

und sollen, brauchen sie daher spezielle Angebote, die an ihre Mobilitätserfahrungen und – Kompetenzen anknüpfen.

Insgesamt sehen die GesundheitsexpertInnen nicht geringe ungenutzte Potenziale bei Migrantinnen aus allen Herkunftsländern sowie in verschiedenen Altersgruppen, das Fahrradfahren zu erlernen oder gegebenenfalls wieder aufzufrischen. Dies gilt insbesondere auch für Musliminnen. Die in der Diskussion mit den GesundheitsexpertInnen benannten begünstigenden Aspekte speziell für Musliminnen können in zwei Hauptfaktoren zusammengefasst werden (s. Abbildung 8).

Abbildung 8: Begünstigende Faktoren für Radfahren von Musliminnen aus ExpertInnensicht



Im *Faktor I* werden jene Aspekte zusammengefasst, die einen positiven Zusammenhang zwischen Gesundheit und Radfahren beschreiben. Hervorgehoben werden fitnessorientierte Bewegungsbedürfnisse auf der einen Seite und gesundheitsfördernde Erfahrungen beim Radfahren. Im *Faktor II* werden vielfältige Aspekte eines radfreundlichen Familienlebens als Chancen und Anreize für das Radfahren von Migrantinnen zusammengefasst. Besonders hervorgehoben werden Veränderungen in den Genderrollen, im Wohlstand und dem Zugang zu einem Rad auch für Frauen sowie positive Rückwirkungen durch Kinder und Jugendliche auf ihre Mütter.

Ungeachtet der breiten und optimistischen Diskussion von positiven Faktoren für das Radfahren von Migrantinnen, wurden von den ExpertInnen zugleich Barrieren hervorgehoben. Die positiven Hauptfaktoren führen nach ihrer Einschätzung bisher noch viel zu selten dazu, dass das Radfahren durch erwachsene Migrantinnen erlernt oder aktiv aufgefrischt wird.

Als eine der entscheidenden Ursachen dafür machen die GesundheitsexpertInnen eine Vielzahl an Ängsten aus. Diese Ängste wurzeln nach ihrer Einschätzung in Irrtümern und Unwissenheit über den Zusammenhang von Radfahren und Gesundheit/Krankheiten. Unter den Frauen sind u.a. folgende Annahmen verbreitet:

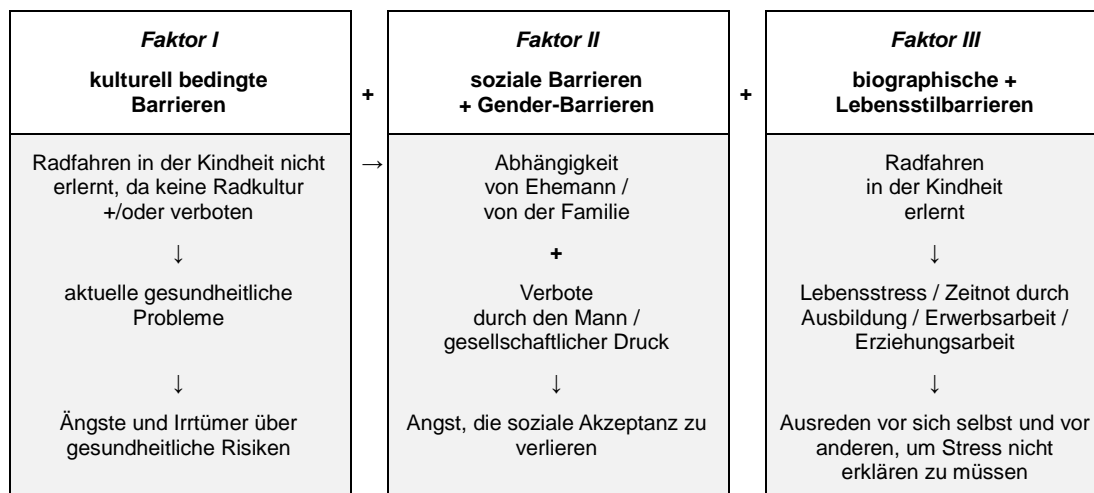
- dass man in der Menstruation nicht Rad fahren darf
- dass man mit einem Kaiserschnitt nicht Rad fahren darf
- dass eine Beschneidung Rad fahren unmöglich macht
- dass Arthrose Rad fahren unmöglich macht
- dass erwachsene Frauen das Radfahren nicht erlernen können und deshalb stürzen werden und daher zusätzliche gesundheitliche Probleme riskieren
- dass sie nicht genug Kondition/Fitness besitzen, um mit dem Radfahren zu beginnen.

Solche und andere Ängste (s. u.) hindern einen Teil der Migrantinnen, die eigentlich Lust haben, Rad zu fahren, daran, damit auch tatsächlich zu beginnen. Diese gesundheitsbezogenen Irrtümer und Ängste werden durch soziale Ängste und negative Erfahrungen verstärkt. Explizit wurden dabei hervorgehoben:

- Ängste, von der eigenen Familie oder anderen MuslimInnen abgelehnt zu werden
- Ängste im Straßenverkehr, vor allem vor dem Autoverkehr
- Verletzungsängste beim Erlernen sowie beim Fahren
- Kopftuchträgerinnen haben teilweise Ängste vor Gerede von ÖsterreicherInnen

Insgesamt können die durch die GesundheitsexpertInnen speziell für Musliminnen benannten Barrieren in drei Faktorenbündel zusammengefasst werden, die als komplexe, sich jeweils gegenseitig verstärkende Haupthindernisse für die Verbreitung des Radfahrens wirken. Sie sind in Abbildung 9 dargestellt.¹⁰

Abbildung 9: Barrieren für das Radfahren von Musliminnen aus ExpertInnensicht



¹⁰ Die Überschriften der Hauptbarrierebündel in Abbildung 9 wurden so benannt, wie sie durch die GesundheitsexpertInnen selbst benannt wurden. Aus der Sicht der Soziologin wirken bei Verboten durch den Ehemann oder die Familie auch sozioökonomische sowie strenge Auslegungen von Glaubenssätzen mit.

Die ersten beiden Barrierebündel wurzeln in gesellschaftlich verlangter Radfahrabstinenz während der Kindheit. Das Radfahren wurde aus verschiedenen Gründen nicht erlernt, es entstanden keine entsprechenden Bewegungsroutinen. Häufig entstanden hingegen Scham- und Angstgefühle sowie Fehleinschätzungen und Unwissen, die gemeinsam bis in die Gegenwart die Lust am Radfahren in unterschiedlicher Art unterminieren und teils sogar ganz blockieren.

Diese biographisch abgelagerten Barrieren werden im *ersten Faktor* durch aktuelle gesundheitliche Belastungen überlagert und erzeugen Angst, der eigenen Gesundheit zusätzlich zu schaden. Im *zweiten Faktor* werden sie durch akute Verbote oder üble Nachrede verstärkt, wenn die Frauen versuchen, doch noch das Radfahren zu erlernen. Hier entstehen teils enorme Verlustängste davor, den anerkannten Platz in der ethnischen/familiären Gemeinschaft zu verlieren. Diese Ängste beziehen sich darauf, dass nicht nur das eigene Radfahren als Verhalten, sondern die gesamte Person nicht mehr akzeptiert werden könnte. Der *dritte Faktor* unterscheidet sich von den anderen beiden erheblich. Er basiert darauf, dass diese Frauen Radfahren erlernt haben, aber aufgrund ihrer migrationsbedingten sozialen Situation so wenig Zeit für sich selbst haben, dass sie Fahrradfahren als zusätzliche Belastung empfinden (würden). Diese Frauen sind häufiger alleinerziehend und erwerbstätig oder sie sind durch mehrfache Pflegebelastung weitgehend ohne Chance, das Rad in der wenigen verbleibenden Freizeit zu nutzen. Aufgrund von Erwerbsarbeit sind die Arbeitswege zu weit, um sie mit dem Rad zurückzulegen. Zudem wird die Nutzung von straßennahen Radwegen abgelehnt.

In der ExpertInnendiskussion wurde weiters herausgearbeitet, dass die drei Hauptbarrieren nicht alle Musliminnen gleichermaßen betreffen. Sie wirken vielmehr in jeweils bestimmten Teilgruppen stärker und in anderen weniger oder gar nicht. Damit wird unterstrichen, dass die Gruppe der Migrantinnen nicht homogen ist. Sie unterscheidet sich nach ihrer Erwerbs- und Familiensituation, nach der Altersgruppe, nach der Gesundheitssituation und den Mobilitätserfahrungen und –gewohnheiten. Durch Barrieren sind chronisch kranke und ältere Migrantinnen, nicht erwerbstätige Frauen, Musliminnen in traditionell ausgerichteten Familien stärker betroffen als gesunde, jüngere, erwerbstätige und Frauen in Familien mit liberaleren Familienkonzepten.

Interessant ist ein Befund aus der ExpertInnendiskussion, der sich auf den Zusammenhang von Glauben und Radfahren bezieht. Ähnlich wie die Mehrheit der befragten Migrantinnen betonten auch die ExpertInnen, dass religiöse Vorschriften in der Gesamtheit der genannten Barrieren nicht die entscheidende Rolle dafür spielen, dass das Radfahren von Musliminnen selten erlernt wurde. Zitiert wurde auch hier der Prophet, der dazu anleitet, dass alle Kinder – auch Mädchen – das Reiten, Schwimmen und Bogenschießen erlernen sollen. Zwar vertrat ein Teil der GesundheitsexpertInnen die Auffassung, dass unter dem Einfluss religiös bestimmter Frauenbilder Kleidungs- und Verhaltensvorschriften durchaus so eng ausgelegt

werden können, dass sie dem Radfahren entgegenwirken. Dies geschieht etwa, wenn Rad fahrende Frauen durch verwandte oder NachbarInnen abgelehnt werden, weil ihre Körperhaltung *erotisch aussieht* und so als nicht *entsprechend* gewertet wird. Diese Diskussion wurde jedoch nur angerissen. Es ist möglich, dass der Austausch über unterschiedliche Auslegungen des Islam in Anwesenheit von Nicht-Musliminnen ungern geführt wird, da die eigene Religion in Gegenwart anderer nicht angegriffen werden soll. Dies wird von der Forscherin respektiert. In den Interviews und Fokusgruppen wurden hingegen unterschiedliche Vorstellungen über ein angemessenes Verhalten und Aussehen von Musliminnen geäußert, die auf Radfahrwünsche einwirken (s. o.).

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse des ExpertInnenworkshops die Befunde aus den Interviews. Es gibt viele ungenutzte Radfahrpotenziale unter Migrantinnen, die jedoch durch sich überlagernde Barrieren bisher nur in geringem Maße realisiert werden. Sie unterstreichen die besondere Bedeutung des Zusammenhangs von Gesundheitsorientierung und Radfahren speziell für Musliminnen. Sie weisen zudem die Notwendigkeit hin, diese Frauen zielgruppengerecht und schrittweise an das Radfahren heranzuführen.

5. Wünsche potenzieller Radfahrerinnen in Wien

Vor dem Hintergrund der zwar verdeckten und vielfach blockierten, aber dennoch vorhandenen Bedürfnisse von Migrantinnen, das Radfahren zu erlernen bzw. zu praktizieren, ist es nicht verwunderlich, dass von ihnen eine ganze Reihe von Veränderungswünschen und Ideen geäußert wurden. Diese Wünsche fokussieren entweder darauf, den Zugang zu einem anfängerinnenfreundlichen Rad für Migrantinnen zu verbessern oder darauf, die Chancen zu erhöhen, das Radfahren auch als Erwachsene im geschützten Rahmen zu erlernen. Auf Nachfrage werden auch Wünsche in Bezug auf die Entwicklung fahrradfreundlicher Infrastrukturen und Informationssysteme geäußert. Im Einzelnen lassen sich die geäußerten Wünsche in 3 Schwerpunkte zusammenfassen:

1. *Fahrräder - gut und günstig* für alle interessierten Migrantinnen
2. Erweiterung grätzlnaher Radkursangebote unterschiedlicher Lernstufen
3. Fahrradfreundliche Stadt Wien durch gute Infrastrukturen für alle.

Diese drei Schwerpunktbereiche werden durch diverse Einzelwünsche ergänzt, etwa in Bezug auf bessere Informationen über Radausleihstationen sowie Kursangebote oder andere radfreundliche Aktivitäten. Auch Ideen für die Entwicklung fahrradgerechter Kleidung für Musliminnen wurden diskutiert. Hier könnte man sich ein Projekt mit Designerinnen und Migrantinnen eines Vereins vorstellen. Viele gute Ideen, die es lohnen würde zu entdecken, liegen bei den Migrantinnen noch brach und sind auf ihre Realisierbarkeit hin zu prüfen.

Als eines der zentralen Probleme erweist sich die geringe Verfügung über ein Fahrrad. Viele Migrantinnen haben selbst kein oder kein funktionstüchtiges Rad, das sie selbständig nutzen können. Dies gilt auch für viele Frauen, die Fahrrad fahren können oder die es sehr gern lernen würden. Wie bereits dargestellt, ist es besonders häufig eine Frage des begrenzten Haushaltsbudgets in MigrantInnenfamilien, dass entweder gar kein Fahrrad oder nur ein Rad oder Räder für die Kinder der Familie oder eventuell noch für den Ehemann gekauft werden können. Die Frage der Verfügung über ein Rad ist daher für Frauen aus Nicht-EU-Ländern zunächst eine soziale Frage, die durch das unterdurchschnittliche Familieneinkommen bestimmt wird. Da der Kauf eines neuen Rades für alle Familienmitglieder nicht realisierbar ist, bestehen unter den interessierten Migrantinnen latente Wünsche, ein gebrauchtes, aber gut gewartetes und haltbares Frauenfahrrad zu erwerben. In den Interviews finden sich dazu vielfältige Belege.¹¹

¹¹ Auch die nachfolgenden Zitate sind den Interviews und Fokusgruppen entnommen. Sie sind mittels Nummerierung anonymisiert. Gegebenenfalls werden Namen durch Umschreibungen [in eckigen Klammern] ersetzt. Diese bezeichnen auch schwer verständliche Stellen. IP: kennzeichnen die Interviewte, I: die Interviewerin, D: die Dolmetscherin in Fokusgruppen, Unterstreichungen kennzeichnen im Gespräch betonte Wörter, (...) sind Auslassungen im Gespräch.

IP: Es muss ja nicht ein neues Fahrrad sein. Beim Fahrrad ist es sowieso wichtig, dass es also halbwegs-, dass es funktioniert. Mit einem normal funktionierenden Fahrrad [kann man gut fahren] (2, 344-346)

Die Wünsche vieler Migrantinnen, die gern Radfahren würden, lassen sich in einer prägnanten Äußerung zusammenfassen, wie sie in den Fokusgruppen von den Teilnehmerinnen mehrfach so oder ähnlich formuliert wurde: *Eigenes Fahrrad, ja gern – aber gut und günstig.*

Diese Formulierung verdeutlicht in einem Satz, dass es nicht einfach nur darum geht, bei einem potenziellen Radkauf Geld zu sparen, sondern es geht im gleichen Moment um eine längerfristig gesicherte Qualität des zu erwerbenden Fahrrades. Das eingesetzte Geld soll gut angelegt sein. Für die Frauen gibt es dabei zum einen ein finanzielles Limit, das sie haushaltstechnisch nicht überschreiten können und nicht überschreiten wollen. Wo dieses Limit liegt, hängt von der konkreten Haushaltssituation ab. Es gibt eine Gruppe von Migrantinnen, für die dieses Limit bereits bei 30€ für ein eigenes Rad erreicht ist. Eine zweite Gruppe sieht die Grenze für sich bei 50€ und eine dritte Gruppe bei 70€ bis maximal 100€.

IP: Fahrradpreise-, also bis 100 Euro könnte ich kaufen, aber noch mehr? – Warum soll ich bezahlen? (4, 275-276)

Einzelne Migrantinnen würden sich auch ein neues Fahrrad kaufen, haben diesen Wunsch jedoch bisher aufgeschoben, da sie noch nicht ausreichend Radfahren können. Sie begrenzen also ihren Fahrradkauf eher aufgrund ihrer skeptisch eingeschätzten Fahrfähigkeiten und weniger aufgrund ihres begrenzten Einkommens. Diese Migrantinnen sind in der Regel erwerbstätig. Für sie ist es besonders wichtig in ihren Fähigkeiten bestärkt zu werden, dass sie sich zutrauen, ein eigenes Rad zu kaufen. Andernfalls kann sich ein negativer Kreislauf ergeben: erste Fahrfähigkeiten erworben, aber Selbstzweifel, ob sich die Investition lohnt, Investition verschoben, daher kaum Fahrübungen, wachsende Zweifel und schließlich Investition aufgegeben. Auch für diese Frauen könnte der Kauf eines gebrauchten Rades eine selbstbestätigende und praxisfördernde Zwischenlösung darstellen.

Die Formulierung *gut und günstig* macht zudem deutlich, dass Migrantinnen zwar prinzipiell für den Erwerb gebrauchter Fahrräder zur eigenen Nutzung offen sind, dass sie aber gleichzeitig skeptisch sind, ob sie tatsächlich ein funktionstüchtiges Rad erwerben. Ihre allgemeinen Erfahrungen beim Kauf gebrauchter Waren sagen ihnen, dass nicht jeder preisgünstige Kauf ein wirklich *günstiger* Kauf ist. Dies drückt sich in einem anderen Zitat aus einer Fokusgruppe aus:

IP: Altes Rad gekauft, war gleich kaputt, fährt nicht, muss neues kaufen. (6, 7)

Interessentinnen am Kauf eines gebrauchten Fahrrades wollen sicher gehen, dass sie sich mit dem Rad nicht verletzen oder dass es bald nicht mehr benutzbar ist. Gerade weil sie ein Mobilitätsmittel für sich selbst erwerben wollen, stehen Migrantinnen mit geringem Haushaltsbudget unter besonderem Druck, kein Geld zu verschwenden. Daher betonen sie die Notwendigkeit, dass der Verkäufer/die Verkäuferin eine Vertrauensperson sein muss, die sie gut berät und die ihnen den Kauf bei einem guten Preis-Leistungsverhältnis zusichert. Dieses Vertrauen zwischen der sensiblen Kundinnengruppe von Migrantinnen, die bisher keine Raderfahrung haben, und einem/r grätzlnahen Verkäufer/Verkäuferin muss schrittweise aufgebaut und unter Beweis gestellt werden. Ein formelles Angebot wird unter diesen Bedingungen die Zielgruppe kaum erreichen. Interessanterweise wurde von vielen Migrantinnen betont, dass sie eine spätere Wartung selbst gern erlernen würden und dass sie dabei von ihren Familien unterstützt werden könnten. Eine Mehrheit der Befragten traut sich diese Arbeiten bei einer gewissen Anleitung selbst zu, auch die dreiundvierzigjährige Frau W:

I: Könnten Sie Ihr Rad auch warten, wenn Sie [heute wieder] eines hätten?

IP: Ja, wenn ich es einmal gezeigt bekomme dann schon. Rad einstellen, Kette und so, ja warum nicht. (8, 80-81)

I: Was ist mit der Wartung des Fahrrads?

IP: Das könnte ich machen, wenn mir mein Ehemann ein paar Mal hilft könnte ich es danach selber machen. (10, 137-139)

Wie oben dargestellt, zeigte ein Teil der Migrantinnen in den Interviews und Fokusgruppen spontanes Interesse für die Teilnahme an einem Radkurs. Fast alle hatten zuvor nichts davon gehört. Dabei spielt es für die meisten befragten Frauen eine zentrale Rolle, dass die Kurse gefördert werden und sie keine oder höchstens geringe Kosten dafür aufwenden müssen. Das zeigen folgende Äußerungen von Teilnehmerinnen:

IP: Kurs besser [als allein zu lernen], besser Trainerin. (29, 852)

IP: Wenn es kein Gratiskurs ist, dann können wir es nicht lernen, diese Geld würde vom Haushalt abgezogen, es würde von Wichtigerem abgezogen. (27, 880)

IP: 30€ für Kurs teuer, muss ich Monatskarte auch kaufen [um zum Kurs fahren zu können], muss fahren zum Kurs, ist zu teuer. (28, 523)

Auf Nachfrage wird jedoch deutlich, dass die Frauen sehr unsicher sind und ihre Lernfähigkeit schwer einschätzen können. Aufgrund dieser Unsicherheiten wünschen sich viele Migrantinnen, möglichst lange professionell begleitet zu werden, das heißt, bis sie sicher auch außerhalb geschützter Räume Radfahren können. Diese Unsicherheit setzt sich

auch bei einem Teil der Teilnehmerinnen in den beobachteten Anfängerkursen fort. Dort lernen zwar fast alle Teilnehmerinnen im geschützten Raum Rad zu fahren, viele trauen sich aber anschließend nicht zu, eigenständig im öffentlichen Raum zu fahren. Daher wurde sowohl von den Fokusgruppenteilnehmerinnen als auch von Radkursteilnehmerinnen gewünscht, dass eine geförderte Teilnahme an mehreren aufeinander folgenden Kursen möglich sein sollte, bis die eigene Unsicherheit überwunden ist.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die begleitenden Gespräche mit Radkursteilnehmerinnen ergaben, dass der 2014 erstmalig angebotene *Radkurs für Fortgeschrittene* sehr positiv bewertet wird. Danach sind die Teilnehmerinnen sehr viel sicherer und können bereits auf Radwegen am Verkehr teilnehmen. Die Gespräche zeigen, dass dies ein Teil auch tun wird. Sie fühlen sich gestärkt und selbstbewusst. Ein anderer Teil äußerte sich aber auch nach Abschluss des Fortgeschrittenenkurses unsicher.

I: Werden Sie jetzt auch allein Rad fahren?

IP: Jetzt kann ich mit meiner Familie mitfahren. (49, 10)

I: Werden Sie nach dem Kurs Rad fahren?

IP: Weiter Kurs machen. Weiter lernen. (50, 75)

Die geförderte professionelle Lernbegleitung von Migrantinnen, die keine Möglichkeit hatten Radfahren in ihrer Kindheit zu erlernen oder die dies seit ihrer Jugend nicht praktizieren durften, ist ein durchaus verbreiteter Wunsch. Da die Mittel aber begrenzt sind, erscheint es sinnvoll, gemeinsam mit radinteressierten Migrantinnen Ideen zu entwickeln, wie der verbreiteten Unsicherheit begegnet werden kann. Das heißt, wie die Frauen ermutigt werden können, wie sie Radfahren üben können, ohne dass sie mehr als zwei Kurse (für Anfängerinnen und Fortgeschrittene) in Anspruch nehmen müssen.

Der Ausbau Wiens als fahrradfreundliche Stadt geht bisher an den befragten Migrantinnen weitgehend vorbei. Die Befragten beklagen eine Vielzahl von städtischen Barrieren und wünschen sich mehr sichere Radinfrastrukturen in ihrer Nähe. Zwei Dinge wurden besonders hervorgehoben: *genügend breite Radwege*, die es auch Anfängerinnen ermöglichen sicher Rad zu fahren sowie *sichere Abstellmöglichkeiten im Wohnhaus und in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten*. Hintergrund dieser Wünsche sind in dieser Gruppe erstaunlich verbreitete Erfahrungen mit gestohlenen Fahrrädern oder auch Ängste, dass ein eigenes Rad gestohlen werden könnte.

Als Ideal dient auch unter jüngeren Migrantinnen das fahrradfreundliche Klima in Amsterdam. Das bedeutet, dass sie sich durchaus nicht nur an Österreich und in ihren Herkunftsländern orientieren, sondern auch an westeuropäischen Entwicklungen.

Die wichtigsten Wünsche in Bezug auf die Entwicklung fahrradfreundlicher Infrastrukturen, die von den Migrantinnen formuliert wurden, sind allgemeiner Natur. Sie beziehen sich auf

- mehr grätzlnahe und sichere und breite Radwege
- mehr sichere Radfahrabstellplätze
- die Erleichterung des Umsteigens vom Rad in den ÖV und der Mitnahme von Rädern im ÖV für staddurchquerende Wege
- die Einschränkung des Autoverkehrs in ihrem Stadtbezirk, um zu Fuß und mit dem Rad mehr Sicherheit zu gewinnen
- Duschmöglichkeiten in der Arbeit.

Insgesamt zeigt sich, dass die Veränderungswünsche radinteressierter Migrantinnen sich nicht allein auf die Sicherung und den Ausbau von Radkursangeboten richten. Mindestens ebenso wichtig erscheint der Zugang zu einen anfängerinnenfreundlichen Rad sowie die anfängerinnenfreundliche Gestaltung der Infrastrukturen in den Wohngebieten der Migrantinnen. Die Wünsche der Migrantinnen unterscheiden sich hier wenig von allgemeinen Forderungen der Wiener RadlerInnen. Deutlich wird jedoch, dass die Themen *Sicherheit* und *faire Ausstattung mit guten Infrastrukturen in allen Stadtbezirken* von besonderer Bedeutung sind.

6. Good Practices

Radfahren liegt international zunehmend im Trend. Migrantinnen nehmen daran bisher im unterdurchschnittlichen Maße teil. Daher wurden in vielen europäischen Ländern Projekte zur Förderung von Migrantinnen, die Radfahren wollen, entwickelt. Es gibt Länder, die dies schon seit 20 Jahren tun.

Als verbreiteter Trend sind Radprojekte für Migrantinnen aber relativ neu, viele der Projekte sind erst in den vergangenen zwei bis fünf Jahren entstanden. Im Zentrum der Förderungen stehen Angebote, die es jenen Migrantinnen ermöglichen, als Erwachsene das Radfahren zu erlernen, denen dies in ihrer Kindheit verwehrt war. Alle diese Projekte haben Erfolge: die überwiegende Mehrheit der Frauen lernt in relativ kurzer Frist, im geschützten Raum Rad zu fahren. Einige Angebote richten sich darauf, diese Fähigkeiten zu üben und es den Frauen zu ermöglichen, auch im Verkehr im Alltag Rad zu fahren. Alle Beispiele zeigen, dass dies Zeit und Geduld erfordert. Als entscheidende Voraussetzung dafür erweist sich der Einsatz qualifizierter Trainerinnen. Es gibt auch andere Radprojekte, die beispielsweise MigrantInnen an der Entwicklung und Realisierung von Raddienstleistungen für alle BürgerInnen beteiligen. Alle untersuchten Beispiele zeigen, dass eine Förderung der Angebote für MigrantInnen notwendig ist. Wenn diese nicht gesichert werden kann, müssen auch erfolgreiche Projekte beendet und erfahrene Trainerinnen entlassen werden.

Die Radprojekte, die schon längere Zeit praktiziert werden, verweisen zudem darauf, dass es vielfältiger Bausteine bedarf, damit neue oder wiederbelebte Fähigkeiten Rad zu fahren, tatsächlich erfolgreich im Alltagsleben verankert werden können. Ein solcher unverzichtbarer Baustein ist nicht zuletzt der niederschwellige Zugang zu einem eigenen Rad oder zu einem geförderten Radleihsystem. Weitere wichtige Bausteine sind die Qualitätssicherung der Projekte, die zielgruppenadäquate Weiterentwicklung von Kursinhalten sowie die Vernetzung der beteiligten Institutionen. In allen recherchierten Beispielen sind Migrantinnen nicht nur interessierte Teilnehmerinnen, sie sind auch selbst in den Projekten aktiv beteiligt, sei es als Organisatorinnen, als Trainerinnen oder als Helferinnen; das belegt, dass Radprojekte für und mit MigrantInnen einen wichtigen Beitrag zur aktiven Integration leisten. Nachfolgend werden einige besonders interessante Good-Practice-Beispiele im Radbereich skizziert.

6.1 Radkurs für Migrantinnen - Angebot von DONNA MOBILE München



Quelle: DONNA MOBILE

Fahrradkurse für Migrantinnen ist ein niederschwelliges Angebot von *DONNA MOBILE Gesundheitsförderung, Prävention und Qualifizierung für MigrantInnen (DM)* in Kooperation mit dem Sportamt München. Das Angebot bezieht sich auf dem Erfahrungshintergrund langjähriger Gesundheitsarbeit mit MigrantInnen, auf den Wunsch ihrer Klientinnen Radfahren zu erlernen. *Es gibt Migrantinnen, die in ihren Herkunftsländern aus verschiedenen Gründen nicht die Möglichkeit hatten, Radfahren zu lernen, die Möglichkeit, dieses in geschütztem Rahmen nachzuholen* (DONNA MOBILE 2013, 9). Die Radkurse leisten einen Beitrag zum erklärten Ziel der Stadt München, sich als *Radhauptstadt München* zu profilieren. Dieses Ziel wurde durch den Stadtrat München im März 2010 beschlossen (Radhauptstadt München).

Der Träger der Radkurse, *DONNA MOBILE*, ist ein bekanntes Zentrum für Gesundheit, Arbeitsintegration, Kultur und Bildung von MigrantInnen im Stadtbezirk Westend, der einen hohen MigrantInnenanteil aufweist. Es wird vom Verein *Aktiv für interkulturellen Austausch e.V.* getragen und durch die Stadt München, insbesondere durch das Sportamt, aber auch durch das Referat für Gesundheit und Umwelt, durch das Sozialreferat und die Referate für Arbeit und Wirtschaft sowie Bildung langjährig unterstützt. *DM* ist mit 25 anderen Vereinen, Alten- und Servicezentren, Projekten, der Volkshochschule und anderen Initiativen kooperativ verbunden.

Ein wichtiger Schwerpunkt der Arbeit von *DM* liegt im Bereich *Gesundheitsförderung und Prävention, um Frauen zu stärken auch schwierige familiäre, gesundheitliche oder soziale Situationen zu meistern*. (DONNA MOBILE 2013, 2) Die angebotenen Radkurse sind in dieses Konzept der Gesundheitsförderung und des Empowerments eingebettet.

DONNA Mobile orientiert sich an den Bedürfnissen der Zielgruppe. Es werden sowohl Grundkurse für Anfängerinnen als auch Fortgeschrittenenkurse und Radausflüge angeboten. Sie finden sowohl vormittags als auch nachmittags sowie an Wochenenden statt. Die Kurse finden Die Zielgruppe umfasst interessierte Frauen aller Altersgruppen und Herkunftsländer.

Als wichtigste Faktoren, um möglichst viele Frauen zu erreichen, werden durch die Organisatorinnen die Bekanntheit der Institution und das langjährig aufgebaute Vertrauensverhältnis der Migrantinnen zu den Trainerinnen genannt. *DONNA MOBILE* ist unter Migrantinnen nicht nur im Stadtbezirk Westend als Gesundheitsanbieter bekannt und

geschätzt. Aus diesem Grunde nehmen sehr vielen Jahren viele Frauen das Angebot an, einen Radkurs zu belegen und Radfahren zu erlernen. Im Gesundheitszentrum arbeiten überwiegend Migrantinnen, das beeinflusst das Vertrauensverhältnis ebenfalls positiv. Die Organisatorinnen sind überzeugt, dass in der Regel Migrantinnen auch als Trainerinnen eingesetzt werden sollten, um das entstandene Vertrauensverhältnis zu pflegen und auch jene Frauen zu erreichen, die andere Einrichtungen und Angebote nicht nutzen. Zukünftig werden auch Kurse in türkischer, russischer und arabischer Sprache angeboten werden.

Donna Mobile hat im Jahr 2014 stark investiert. Es wurden 11 Trainerinnen ausgebildet. Zudem wurden 8 neue Räder gekauft. Die Helme müssen die Teilnehmerinnen allerdings im Unterschied zu den Wiener Radkursen selbst mitbringen, was tatsächlich auch erfolgt. Investitionen in Übungsräder erfordern Erfahrung über die Anforderungen der Zielgruppe. So ergab sich Problem aus der Rahmenhöhe neuer Räder im Verhältnis zur Körpergröße vieler Interessentinnen. Das Problem wurde gelöst, indem die Sattelstützen der neu gekauften Räder gekürzt wurden, um sie auch für kleine zierliche Frauen nutzbar zu machen. Im Ausnahmefall sind die gekauften Räder für besonders kleine Frauen immer noch zu groß, dann helfen sich die Migrantinnen während der Kurse untereinander, etwa indem sie sich ihre privaten kleinen Räder gegenseitig ausborgen. Kinderräder können aus Sicherheitsgründen nicht genutzt werden.

Ein großer organisatorischer Pluspunkt der Radkurse von *DM* ist darin zu sehen, dass in unmittelbarer Nähe der Übungsorte die Räder untergestellt werden können und ein Besprechungsraum zur Verfügung steht. Auf diese Weise wird der Logistikaufwand der Anbieterorganisation verringert und gleichzeitig geht keine Kurszeit für längere Wege, Informationsarbeit oder Ortsunsicherheiten bei Regenwetter verloren. Diese günstige Raumsituation kann durch die gute Vernetzung von *DM* mit anderen Institutionen auch in Stadtbezirken gesichert werden, auf die die Radkurseangebote gegenwärtig ausgedehnt werden.

Die Trainerinnen sind angehalten, auf die Sicherheit der Lernenden zu achten. Es gilt eine strikte Helm- und de facto auch eine Hosenpflicht. Lange traditionelle Röcke sind nicht erlaubt. Daran halten sich alle, auch die afrikanischen Frauen. Neue Trainerinnen werden in punkto Sicherheit durch eine erfahrene Trainerin geschult und im Arbeitsprozess begleitet.

2015 wurden insgesamt 20 Kurse zu jeweils 4 Trainingseinheiten angeboten, die von 73 Teilnehmerinnen erfolgreich beendet wurden. In den Kursstunden werden zunächst die Teile und Funktionsweise des Rades besprochen und ein fahrradbezogener Kernwortschatz erworben, dann wird mit Rollern und Rädern die Balance und später gerichtetes Fahren, abbiegen usw. geübt. Bei Regenwetter stehen radbezogene Verkehrsregeln auf dem Programm. Wenn die Frauen in ihren Lernfortschritten weit genug sind, ist abschließend ein

kleiner Ausflug möglich. Im Ergebnis des Kurses können die meisten Frauen im geschützten Raum Rad fahren.

Die Niederschwelligkeit des Münchener Angebotes zeigt sich auch in den nebeneinander angebotenen *offenen* und *geschlossenen* Kursen. Bei offenen Kursen können sich alle Frauen anmelden, die Interesse haben. *Geschlossene Kurse* können von den Frauen selbst initiiert werden, wenn sie mindestens 5 Interessierte zu einem Termin zusammenbekommen. Sie werden aber auch für unbegleitete Flüchtlinge genutzt, um diesen Mädchen besondere Sicherheit zu bieten. In geschlossene Kurse werden keine *fremden* Frauen aufgenommen, auch wenn ein Platz noch frei ist. Die Vorzüge dieser Angebote liegen auf der Hand. Zum einen werden die Teilnehmerinnen von Beginn an selbst aktiv und organisieren sich *ihren eigenen* Kurs. Die Frauen kennen sich untereinander, das fördert die Ermutigung und hilft denen, die besonders große Ängste haben. Häufig wird dann auch eine gemeinsame Muttersprache gesprochen und häufig ist auch mindestens eine Frau dabei, die gut Deutsch spricht, wodurch die Kommunikation mit der Trainerin begünstigt wird.

DONNA MOBILE verlangt für alle seine Angebote die normale Kursgebühr, wie für alle anderen Bewegungsangebote. So kostet auch ein Radkurs für Migrantinnen um 40 €. Nach Aussage der Leiterin werden diese auch immer von den Migrantinnen aufgebracht. Nach Auffassung der Organisatorinnen sollten die Angebote nicht gratis sein, da sie dann als geringwertig erscheinen können. Probleme, die daraus erwachsen, dass Migrantinnen finanziell von ihren Ehemännern abhängig sind und von diesen für einen Radkurs kein Geld erhalten, sind bei *DM* bisher nicht aufgetreten.

Die Geschichte der Fahrradkurse bei DONNA MOBILE reicht 12 Jahre zurück. Früher als die meisten Organisationen wurde die Idee eines speziellen Radkurses für Migrantinnen entwickelt und umgesetzt. Die Nachfrage nach dieser besonderen Art von Radkursen hat nach Auskunft der Leiterin seitdem stetig zugenommen, so dass 2014 eine neue Entwicklungsphase eingeleitet wurde. Es sollen Radkurse an einer wachsenden Zahl von festen Standorten in Stadtbezirken mit hohem MigrantInnenanteil angeboten werden können. 2014 wurden die Angebote auf 3 neue Standorte und die Stadtbezirke Neuperlach und Neuaubing-Westkreuz erweitert. Aus der Sicht der Organisatorinnen erscheinen auch in Zukunft in München 15-20 Kurse pro Jahr möglich. Um die Qualität aller Kurse sicherzustellen, werden Radtrainerinnen wie Referentinnen aus anderen Bereichen bezahlt. Dies entspricht auch dem Prinzip der Fairness, das *DM* gegenüber allen MitarbeiterInnen verfolgt. Es wird durch den Eigenanteil der Teilnehmerinnen ermöglicht. Zudem wurden Migrantinnen als Fahrradtrainerinnen ausgebildet. *DM* legt Wert auf die Zusammenarbeit mit ausgebildeten Migrantinnen, um die Migrationserfahrungen und die interkulturellen Kompetenzen dieser Frauen für die Ausbildung zu nutzen. Dabei geht es zum einen um die zwei- oder mehrsprachigen Kompetenzen der neuen Trainerinnen. Zum anderen ist die Offenheit und Sensibilität für Probleme und Ängste gegenüber Migrantinnen aus der eigenen

Migrationserfahrung für ein erfolgreiches Radtraining von Bedeutung. Drei Kriterien legt *DM* an Trainerinnen an: eigene Freude am Radfahren, didaktische Fähigkeiten sowie Empathie und Sozialkompetenz.

Der Übergang der Radkursarbeit von *DONNA MOBILE* von Einzelangeboten über stetige Angebote an einem Standort hin zu einem vernetzten Angebot für alle Sozialräume mit großen MigrantInnenanteilen ist in eine neue Phase eingetreten. Es zeigt sich, dass dies enorme Koordinierungsleistungen und neue Finanzierungsanstrengungen erfordert. Das bisherige Bewerbungskonzept muss ausgeweitet und angepasst werden, neue Standorte müssen gefunden und betreut werden, die dezentrale Anmeldung muss ermöglicht und koordiniert werden, standortspezifische Bedürfnisse und Gegebenheiten müssen beachtet werden, es muss in neue Räder investiert und die Logistik muss sichergestellt werden. Zudem zeigt sich ein allgemeines Problem projektfinanzierter Radkurse. Auch in München muss die Finanzierung, ungeachtet der jahrelangen und wachsenden Nachfrage und der guten Erfolge der Radkurse, immer wieder neu gesichert werden.

6.2 Züri rollt. *Gratis Veloverleih* – Projekt des aoz in Zürich



Quelle: Züri rollt

Züri rollt umfasst einen unentgeltlichen Radverleih, bewachte Radparkplätze für alle Bürgerinnen und Bürger in Zürich und professionelle Wartung der eigenen Fahrradflotte des aoz sowie von externen Firmenrädern. Das Projekt ist Teil des Velomasterplans 2025 (vgl. Stadt Zürich 2012), das darauf zielt, den Radanteil in Zürich bis 2015 auf 10% anzuheben. Der Verleih an den Stationen und die technische Wartung der Räder in der Werkstatt werden durch *SozialhilfebezieherInnen unabhängig vom Aufenthaltsstatus* im Rahmen von gemeinnützigen Arbeitsplätzen (GEP) realisiert. Deutschkenntnisse werden dafür nicht vorausgesetzt, sind aber willkommen und werden in parallel angebotenen Sprachkursen gefördert. Die beiden Säulen Arbeit und Bildung werden zusätzlich durch ein arbeitsmarktorientiertes Coaching vervollständigt (aoz 2014a, 5). *Züri rollt* ist damit ein Integrationsprojekt, durch das nicht nur Flüchtlinge, sondern auch die gesunde Mobilität aller Bürger und Gäste der Stadt Zürich gefördert werden.

Das Projekt wurde 1994 durch das *aoz – Fachorganisation im Migrations- und Integrationsbereich* ins Leben gerufen, um die durch den Krieg in Bosnien akut anwachsende Zahl an Asylsuchenden auf eine praktische Weise zu integrieren, ihre sprachlichen Fähigkeiten und ihr Selbstvertrauen zu entwickeln und gleichzeitig den Züricher Bürgern ein neues Mobilitätsangebot zu unterbreiten. Im Projekt steht damit die sozial integrative Zielsetzung durch Beschäftigung mit Fahrrad und Kunden an erster Stelle, der Mobilitätsgewinn für alle ZüricherInnen ist ein angestrebter wichtiger Effekt. *So trägt der gratis Veloverleih dazu bei, Velofahren in Zürich attraktiv zu machen* (aoz 2013, 1). Seit seinem Bestehen hat sich das Angebot in der Stadt ausgedehnt und ist erfolgreich gewachsen. Die Radnutzungen sind seither stetig gestiegen. 2013 wurden mehr als 41.000 und 2014 mehr als 53.000 Ausleihen verzeichnet (aoz 2013, aoz 2014b). Die Beschäftigung von Migrantinnen im Rahmen einer attraktiven Rad-Dienstleistung für alle Bürger fördert die Radnutzung insgesamt sowie die Integration von Flüchtlingen auf allen Seiten. ZüricherInnen und Neu-ZüricherInnen erleben, dass MigrantInnen als DienstleisterInnen etwas geben; und dies in einem zukunftssträchtigen Bereich: der aktiven, klimafreundlichen Mobilität. Der spezifische Mobilitätsgewinn für MigrantInnen ist derzeit noch begrenzt und durchaus ausbaufähig.

Das Angebot wird durch zwei langjährige regionale Partner, das Tiefbauamt der Stadt Zürich im Rahmen der Aktion Stadtverkehr und dem Gemeinderat der Stadt Zürich unterstützt. Die Finanzierung wird zudem durch Bundesmittel für Integration, durch mehrere, teils wechselnde Sponsoren sowie durch Vermietung von Werbeflächen an den Rädern sichergestellt. Derzeit gibt es einen Gemeinderatsbeschluss über die Finanzierung von *Züri rollt* bis zum Jahr 2018. Damit verfügen die Organisatoren über eine mittelfristige Planungssicherheit und einen mehrjährigen Kommunikationshorizont, um die Zielgruppen des Mobilitätsangebotes erfolgreich anzusprechen. Die Programmkosten umfassen 2014 je nach Klienten-Typus zwischen 200 CHF bis 450 CHF pro Monat zuzüglich der Leistungen für den Bildungsteil (Deutschkurse, Bewerbungswerkstatt).

Aufgrund von umfangreichen Investitionen in den vergangenen Jahren verfügt das Mobilitätsangebot über eine umfassende, attraktive und zukunftsfähige Infrastruktur. 2014 standen für das von MigrantInnen getragene Mobilitätsangebot 2 Einrichtungen für bewachte Velostationen, 54 computergestützte Verleihcontainer (s. Bild) mit insgesamt 250 modernen Fahrrädern und 30 E-Bikes sowie eine moderne und professionell geleitete Radreparaturwerkstatt zur Verfügung.

Die Angebote von *Züri rollt* werden an mehreren, teils wechselnden innerstädtischen Standorten angeboten. Jährlich sind im Verleih ca. 50 Asylsuchende in der Sommersaison tätig. Etwa 40 anerkannte Flüchtlinge sind in der Werkstatt mit der Wartung der Räder bzw. mit der Bewachung beschäftigt, sie haben die Möglichkeit ihren sechsmonatigen Kurs einmalig zu verlängern. Alle ProjektteilnehmerInnen werden von 6 professionellen

Mitarbeiterinnen angeleitet, die über technische und soziale Ausbildungen verfügen. Sie werden im Sommer durch zwei Zivildienstleistende unterstützt.

Das Projekt wendet sich an drei Zielgruppen gleichzeitig. Die erste Zielgruppe umfasst alle RadfahrinteressentInnen in der Stadt, völlig unabhängig von ihrer Herkunft. Erreicht werden etwa 40% ZüricherInnen und Umland und 60% TouristInnen. Die zweite Zielgruppe betrifft Asylberechtigte, die durch die handwerklich-technische Wartung und durch interaktive Kundenkontakte an den Arbeitsmarkt herangeführt werden sollen. Die dritte Zielgruppe betrifft Asylsuchende, deren Verfahren noch nicht abgeschlossen ist und die keine Arbeitsberechtigung haben, aber durch die regelmäßige, gemeinnützige Tätigkeit sozial, sprachlich und praktisch integriert werden sollen.

Alle Zielgruppen umfassen Männer und Frauen. Unter den gemeinnützig Tätigen sind Frauen allerdings stark unterrepräsentiert. Um den Anteil von Frauen zu erhöhen, experimentiert das Team mit verschiedenen Organisationsformen. So wurde 2013 eine reine Frauenradstation mit 14 Frauen ins Leben gerufen. Um die Effekte zu erhöhen, wurden 2014 Frauenteam an gemischt besetzten Stationen eingerichtet. 2014 sind bisher 9 Frauen im Veloverleih tätig. Die Frauen an den Ausleihstationen zeigen sich selbstbewusst und kompetent im Umgang mit Rädern, Kunden und Computern. Sie stehen ihren männlichen Kollegen nicht nach.

Die Herkunft der Beteiligten variiert je nach der aktuellen Zusammensetzung der Asylsuchenden/-berechtigten. Derzeit sind TeilnehmerInnen insbesondere aus ostafrikanischen Ländern und Afghanistan, Syrien beteiligt. Es dominieren TeilnehmerInnen im Alter zwischen 30 und 35 Jahren.

Die OrganisatorInnen des Projektes schätzen ein, dass die Velonachfrage auf der Seite der Ausleihenden weiter ansteigen wird und dass gleichzeitig das Interesse von Asylberechtigten und Asylsuchenden an der Beteiligung am Verleih, an der Wartung und Bewachung der Räder stabil bleibt, wenn die Förderung gesichert ist.

Züri rollt ist bei ZüricherInnen und TouristInnen insbesondere an den zentralen Standorten bekannt. Da das Konzept jedoch kein flächendeckendes Netz an Ausleihstationen im gesamten Stadtraum zur Verfügung stellen kann, ist die Nutzung bisher auf Knotenpunkte, wie den Bahnhof sowie zentrale Plätze in der Innenstadt konzentriert. Der Gratisverleih wird über die Ausleihstandorte, die Räder selbst, über Flyer sowie das Internet beworben.

Potenzielle InteressentInnen unter den Flüchtlingen werden durch öffentliche Stellen wie das *BBIP-Triagestelle Stiftung Chance* sowie die *Sozialdienste und Asylkoordinationen der Gemeinden im Kanton Zürich* direkt angesprochen, durch MitarbeiterInnen des aoz detailliert

informiert und schließlich in einem dreiwöchigen Kurs für die Arbeit mit den Rädern, mit dem Computer sowie für die Kundenkontakte geschult und angeleitet.

Die Qualitätskontrolle erfolgt über tägliche Kontakte des Leiters sowie über regelmäßige Standortberichte, in denen die Arbeit der TeilnehmerInnen an den einzelnen Standorten eingeschätzt wird. Die Drop-Out-Rate der TeilnehmerInnen ist gering. Probleme wie Unpünktlichkeit oder Fehlzeiten, wie sie bei Menschen, die mit dem Schweizer Arbeitsmarkt noch nicht vertraut sind, vorkommen, werden durch regelmäßige Kontrollen und Standortgespräche bearbeitet. Daraus erwachsende Beeinträchtigungen des Ausleihangebotes werden durch eine hohe Flexibilität und Einsatzbereitschaft der anderen teilnehmenden MigrantInnen selbst minimiert. Wenn notwendig, wechseln sie kurzfristig den Arbeitsort oder auch die Arbeitszeit.

Anders als in Wien ist der Raderleih selbst nicht personallos organisiert. An den 6 Stationen gibt es einen direkten Kontakt zwischen Migrantinnen und Ausleihenden. Das macht MigrantInnen in der Öffentlichkeit als MobilitätsdienstleisterInnen sichtbar. Gleichzeitig stellt es an die Ausleihenden hohe Anforderungen an ihre Kommunikationsfähigkeit mit Kunden und im Team, an ihre Computerfertigkeiten, an ihre Verantwortungsfähigkeit im Umgang mit den Rädern und Finanzen sowie in der Werkstatt auch an technischen Fertigkeiten und fachlichen Austausch.

Die Integrationsleistung, die das Projekt erbringt, ist nicht nur öffentlich sichtbar, sondern für die Beteiligten erlebbar. Bezogen auf ihre eigene Mobilität sind sie allerdings vorrangig auf den öffentlichen Verkehr orientiert. Nur ein geringer Teil wird bisher mit dem Radfahren vertraut gemacht. Einige wenige haben die Möglichkeit genutzt, instand gesetzte Räder im Projekt zu erwerben und so ihre eigenen Mobilitätsmöglichkeiten zu erweitern. Nach Auskunft von Beteiligten fahren nur wenige von ihnen selbst Rad. Dies betrifft Männer und Frauen des Projektes. Viele haben das Rad fahren nicht erlernt und scheuen sich, dies allein nachzuholen. Eine Verbindung von *Züri rollt* mit einem optionalen Fahrradlernkurs für seine TeilnehmerInnen in Zusammenarbeit mit professionellen Kursanbietern wie *Pro Velo* könnte das Projekt um diesen mobilitätsbezogenen Integrationsaspekt ergänzen.

Die Erfolge von *Züri rollt* sind für alle offensichtlich. Gegenwärtig wird über die Zukunft des Projektes diskutiert. Es gibt Überlegungen ein automatisches System, ähnlich wie das Wiener *City Bike* auch in Zürich zu installieren. Dies würde mit dem aktuellen System konkurrieren. Aus der Mobilitätsperspektive ist eine Ausdehnung des Gratisverleihs auf die gesamte Stadt ein wichtiger Baustein, um ein nachhaltiges Mobilitätskonzept durchzusetzen (vgl. Stadt Zürich 2012). Die *Züricher Lösung*, die ein attraktives aktives Mobilitätsangebot mit der Integration von MigrantInnen verbindet, müsste dafür weiterentwickelt werden.

6.3 Radkurse des Frauenzentrums *Vrouw en Vaart* in Amsterdam



Quelle: *Vrouw en Vaart*

Vrouw en Vaart ist ein Nachbarschaftszentrum für Frauen in Amsterdam Nieuw West. Es ist dies auch der Stadtteil Amsterdams, wo der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund am höchsten ist, dementsprechend richten sich die Angebote des Zentrums *Vrouw en Vaart* vorwiegend an Migrantinnen.

Ehrenamtliches Engagement ist eine wichtige Säule für die Angebote des Zentrums. Auch im Radkurs wird darauf zurückgegriffen. Die Kurse werden von jeweils einer bezahlten und ausgebildeten Trainerin geleitet und von ehrenamtlichen Assistentinnen unterstützt. Frauen, die bei einem Radkurs teilgenommen haben, engagieren sich oft im nächsten Jahr als Assistentinnen, mit der Möglichkeit bzw. dem Ziel später selbst als bezahlte Radlehrerin arbeiten zu können. Freiwillige bekommen eine Entschädigung. Die Erfahrung selbst als erwachsene Frauen das Radfahren gelernt zu haben, eröffnet ihnen ein anderes Verständnis für die Situation der Radkursteilnehmerinnen. Gute Radfahrkenntnisse, die Begeisterung fürs Radfahren sowie didaktisches Geschick sind Voraussetzungen, um Kurse leiten zu können. Die Kurssprache ist Holländisch. Eine standardisierte Ausbildung für RadtrainerInnen gibt es in den Niederlanden bisher nicht, die Radtrainerinnen absolvieren einen fünf- bis sechstägigen *train the trainer*-Kurs und begleiten mindestens einen gesamten Anfängerinnen-Radkurs (15 Wochen) als Assistentin.

Kursablauf und -organisation: Zum Zeitpunkt des Besuchs, im Frühjahr 2014 wurden 8 Kurse über *Vrouw en Vaart* angeboten. Die Kurse finden einmal pro Woche statt und haben jeweils 15 Termine zu je 1,5 Stunden (1-2 Theorieeinheiten, der Rest Praxis). Die Teilnehmerinnen bezahlen 30 Euro pro Kurs (2 Euro pro Einheit). In Amsterdam wurde die Erfahrung gemacht, dass die Teilnahmegebühr in dieser Höhe keine Hürde darstellt und sich die Verbindlichkeit durch die Einführung des Kursbeitrags erhöht hat. Teilnehmen können maximal 15 Frauen pro Kurs.

Ziel der 15-wöchigen Radkurse ist das selbstständige Fahren im Verkehr. Zunächst wird im Schonraum, z.B. auf Sportplätzen, das Radfahren erlernt und geübt. Nach etwa der Hälfte der Termine fahren die Teilnehmerinnen, die das Wegfahren, Bremsen und im besten Fall auch das einhändige Fahren beherrschen, eine kleine Runde auf Radwegen oder in Parks. Die anderen Frauen üben mit einer Assistentin im Schonraum weiter. Die Radkurssaison startet Anfang März, den Abschluss bildet Ende Juni eine kleine gemeinsame Radtour mit

den Teilnehmerinnen aller Kurse. Zum Abschlusstermin überreicht die ehemalige Radrennfahrerin und Olympiasiegerin *Leontien van Moorsel* den Teilnehmerinnen ein Kurszertifikat. Als Kursorte dienen Schwimmbäder, Schulen, Frauen- oder Sportvereine, deren Lage ist über den Bezirk verteilt – die Kurse finden somit in der Nachbarschaft der Teilnehmerinnen statt, wo sie sich per Fahrrad mit Wegen in ihrer Umgebung vertraut machen.

Vrouw en Vaart hatte über die letzten zweieinhalb Jahre für die Radkurse eine Basisfinanzierung von insgesamt 100.000 Euro für die Organisation, Sachkosten und Events. Davon hat der Verein unter anderem 100 Fahrräder angekauft, die an jeweiligen Kursorten zwischengelagert werden und somit viel Logistikaufwand ersparen. Diese einmalige Finanzierung aus Bundesmitteln ist zum Zeitpunkt des Besuchs im Juni 2014 ausgelaufen und die weitere Finanzierung der Kurse war noch offen. Die Unklarheit über die finanzielle Situation und die Akquise der nötigen Mittel stellt das Projektteam vor eine große Herausforderung.

Bevor die Kurse von *Vrouw en Vaart* angeboten worden sind, hat der Stadtbezirk *Nieuw West* das Angebot bezahlt und koordiniert. Gestartet wurde mit den Kursen bereits vor 10 Jahren, als eine Gruppe von Migrantinnen auf die Stadtteilregierung zugekommen ist und gesagt hat: *Wir wollen Radfahren lernen*. Das Echo war so groß, dass der Bezirk bald eine Warteliste von über 100 Frauen hatte, erzählt die damalige Initiatorin der Radkurse und Leiterin der Sportabteilung der Stadtteilregierung Amsterdam *Nieuw West*, *Claire Jansen*. Das Kursangebot wurde mit den Jahren deutlich ausgebaut und professionalisiert und die Koordination an *Vrouw en Vaart* übergeben. Mittlerweile sind nach Einschätzung der Organisatorin *Claire Jansen* Veränderungen in der Nutzung des öffentlichen Raums sichtbar. Während vor 10 Jahren kaum Migrantinnen oder Frauen mit Kopftuch radfahrend auf den Straßen unterwegs waren, sei das heute kein ungewöhnliches Bild mehr.

6.3 Fahrradkurse im Rahmen von *Mobilität ohne Barrieren* im Klimabündnis Tirol



Quelle: Klimabündnis Tirol

Die Radkurse in Schwaz finden im Rahmen des *Interreg IV A Projekts Italien Österreich Mobilität ohne Barrieren* statt und werden vom Ökoinstitut Südtirol und dem Klimabündnis Tirol durchgeführt. Das Gemeinschaftsprojekt von Klimabündnis Tirol, dem Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige, dem Land Tirol und der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol wurde durch Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung - Interreg IV A Italien Österreich sowie im Rahmen des Programms zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit Tirols 2007-2013 - kofinanziert. Weiterer Kooperationspartner sind die jeweiligen Gemeinden, in denen die Kurse stattfinden. In Nordtirol ist eine Fortführung der Radkurse geplant, Details werden jedoch erst im Jänner 2015 fixiert.

Die Radkurse in Schwaz finden seit 2012 statt. Durch den Titel *Radkurs für Frauen mit Migrationshintergrund. Gesund, sicher und selbstständig unterwegs* und die Bewerbung des Fahrradkurses durch die Schwazer Integrationsstadträtin, u.a. im Asylheim, in der Moschee und bei Deutschkursen, werden Migrantinnen und Asylwerberinnen angesprochen. Dennoch ist der Kurs offen für alle Frauen, auch eine in Tirol geborene Frau hat im Rahmen des Frühjahrskurses 2014 Radfahren erlernt. Die anderen Teilnehmerinnen kamen aus der Türkei, dem Irak, aus Bangladesch und Indien.

Ziel des Radkurses ist das Erlernen des Radfahrens im Schonraum und ruhigen Verkehr, ein weiteres Ziel des Angebotes ist, dass Frauen mobiler und unabhängiger werden und Ängste abbauen, die mit mangelnden Sprachkenntnissen und kulturellen Unterschieden verbunden sind, so die Trainerinnen Andrea Danklmaier und die Integrationsstadträtin Ingrid Schlierenzauer.

Ein Kurs besteht aus 10 Terminen zu je 1,5 Stunden und ist für die Teilnehmerinnen kostenlos. Der Kurs in der Gemeinde Schwaz hat von Anfang Mai bis Ende Juni zu einem Vormittagstermin stattgefunden. 10 Frauen stellen die maximale Teilnehmerinnenzahl dar, durchschnittlich sind pro Termin 7 Frauen anwesend. Erlern werden die Grundtechniken des Radfahrens, auch das richtige Verhalten im Straßenverkehr ist Thema und in der letzten Einheit wird eine Runde im Straßenverkehr gefahren (unter anderem im Kreisverkehr auf der Bundesstraße). Der Kurs beinhaltet auch eine Theorieeinheit, die von der Polizei abgehalten wird.

Als Kursräder dienen 10 gebrauchte Damenräder, die für die Kurse an das Klimabündnis gespendet worden sind und jeweils am Kursort gelagert werden können. Sie sind allerdings nicht flexibel höhenverstellbar, die Rahmen der Räder sind tendenziell zu groß, es gibt zu wenig kleine Räder und kein einheitliches Modell (z.B. unterschiedliche Bremssysteme – mit und ohne Rücktrittsbremse). Daher sind einige Fahrräder unbeliebt und andere können aufgrund der Größe nicht verwendet werden. Auch können die Kurse, die in verschiedenen Städten in Tirol (in Kufstein, Wörgl und Innsbruck) angeboten werden, nicht parallel, sondern nur zeitlich gestaffelt stattfinden, da die Kursräder für die gesamte Kursdauer (10 Wochen) am jeweiligen Ort gelagert werden. Für mehrere Kursorte wären nicht ausreichend Räder vorhanden.

In Schwaz wird am Sportplatz Paulinum geübt. Die Infrastruktur vor Ort ist sehr gut, es gibt einen sicheren Abstellraum für Fahrräder, Garderoben und Sanitäranlagen. Die Frauen können sich vor Ort problemlos umziehen, beim Radkurs in Tirol gilt aus Sicherheitsgründen die Kleidungsvorschrift, dass nur mit Hosen und bequemen Schuhen geübt werden darf. Bei Schlechtwetter wird der Kurs in die gegenüberliegende Tiefgarage verlagert.

Obwohl Schwaz mit rund 13.000 EinwohnerInnen eine Kleinstadt ist, gibt es jedes Jahr genug Interessentinnen und Teilnehmerinnen. Seit dem ersten Kurs im Jahr 2012 wurden mit den jährlichen Kursen ca. 30 Frauen erreicht, das Angebot spricht sich herum und ein Abflauen der Nachfrage ist bisher kein Thema.

6.4 Fietsvriendinnen – Ein Projekt von Mobycon, Niederlande



Quelle: Fietsvriendinnen

Angela van der Klooft aus den Niederlanden ist eine Pionierin im Feld der Migrantinnenkurse, sie war vor über 20 Jahren eine der ersten, die Kurse für Frauen mit Migrationshintergrund durchgeführt hat. Sie hat in ihrer über 15 Jahre langen Tätigkeit als Radtrainerin für erwachsene Anfängerinnen eine eigene Methodik ausgearbeitet, die sie als Weg vieler kleiner Schritte beschreibt. Die Frauen sollen in den Radkursen dazu ermächtigt werden, das Radfahren selbst zu erlernen. Sie werden z.B. nicht am Gepäckträger festgehalten und geschoben, wie das in anderen Kursen oft der Fall ist oder war. Angela van

der Klooft hat zahlreiche Radtrainerinnen in anderen europäischen Ländern und Amerika ausgebildet.

In den Niederlanden zeigte sich, dass die Förderung der Radkurse stark von der politischen Konstellation abhängig ist. Von 1996 bis 2010 wurden sie über das nationale Verkehrserziehungsprogramm finanziert. Als im Jahr 2010 die rechtspopulistische Partei PVV, die u.a. mit der Forderung einer Kopftuchsteuer Stimmung gegen Muslime machte, in die Regierung kam, wurden Förderungen für spezielle Zielgruppen jedoch eingestellt.

Die Idee hinter dem von Angela van der Klooft initiierten Projekt *Fietsvriendinnen*, übersetzt *Fahrradfreundinnen*, ist, dass sich erfahrene und weniger erfahrene Radlerinnen zum gemeinsamen Radfahren treffen. Das Projekt hat sehr großes und positives Medienecho erzeugt, die Reaktionen in den Berichten waren ausschließlich positiver Natur und halfen dadurch auch die Radkurse zu promoten, die auch kontroverse Medienberichte ausgelöst haben.

Mit dem Engagement und der Eigeninitiative der Beteiligten steht und fällt dieses Projekt. In der Praxis war der Aufwand für die Betreuung erheblich. So wurden Rad-Partnerschaften organisiert, die auf individuelle Lernbedürfnisse und Lebenssituationen von radinteressierten Migrantinnen eingehen. Sie sind allerdings oft an der mangelnden Zeit der Beteiligten gescheitert. Oft hatte die weniger erfahrene Radfahrerin nur am Vormittag oder frühen Nachmittag Zeit und die erfahrene Radlerin aufgrund einer Erwerbsarbeit nur am Abend. Weiters ist es nach Einschätzung von Angela van der Klooft entscheidend *ob es klick macht* zwischen den Beteiligten. Dies ist ein wichtiger Faktor, der wie in allen persönlichen Beziehungen nicht geplant werden kann.

Daher wurde in einer zweiten Phase von *Fietsvriendinnen* dazu übergegangen, für mehrere Frauen gemeinsam kleine Touren zu organisieren. Geradelt wurden 3 bis 5 Kilometer, dann gab es ein gemeinsames Picknick. Die kleinen Radtouren hatten eine sehr hohe Beteiligung. Aktive Gruppen von Fahrradfreundinnen gibt es nach wie vor in 13 holländischen Städten oder Gemeinden.

6.5 Rauf aufs Rad – Fahrradkurse für Anfängerinnen und Fortgeschrittene Wien



Quelle: Radlobby IG Fahrrad

Die *Radlobby IG Fahrrad* ist eine in Wien basierte Interessensvertretung für AlltagsradfahrerInnen. Sie dient als Plattform für verkehrspolitische Arbeit und betreibt Lobbying für RadfahrerInnen. Gemeinsam mit der ARGUS tritt sie in Wien als *Radlobby Wien* auf. Mit allen anderen Radinteressensvertretungen Österreichs hat sie 2013 die *Radlobby Österreich* gegründet, die auf Bundesebene tätig ist. Das Programm *FahrSicherRad* ist ein Kursangebot der Radlobby IG Fahrrad, mit dem Ziel, radfahrinteressierte Menschen in Wien zu ermutigen und sie dabei zu unterstützen, aufs Fahrrad zu steigen, um sicher und selbstbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen.

Die *Radlobby IG Fahrrad* hat im Frühjahr 2012 gemeinsam mit dem Frauentreff *pyramidops* ein Pilotprojekt für Radkurse für Migrantinnen in Wien gestartet und damit den *Integrationspreis Sport 2012* des *Österreichischen Integrationsfonds (ÖIF)* gewonnen. 2013 konnten die Kursangebote ausgebaut und am *Wienerberg*, am *Schöpfwerk* und im *Prater* drei weitere Kurse angeboten werden. Aufgrund der großen Nachfrage und des Erfolgs der Radkurse wurden beginnend mit Herbst 2013 zwölf Trainerinnen für erwachsene Radfahr-Anfängerinnen ausgebildet. Im Frühjahr 2014 gab es in Zusammenarbeit mit dem Verein *pyramidops* zum ersten Mal auch einen Kurs für Fortgeschrittene, um Teilnehmerinnen, die bereits den Anfängerinnenkurs absolviert haben, und anderen Frauen, die bisher nur im Schonraum Rad fahren konnten, Praxis und Sicherheit im Straßenverkehr zu vermitteln. Insgesamt konnten 2014 im Frühjahr fünf und im Herbst vier Termine durchgeführt werden, mit insgesamt rund 70 Teilnehmerinnen. Pro Kurs können fünf bis acht Frauen teilnehmen, die Kurse werden von einer Haupt- und einer Ko-trainerin, die als zukünftige Kursleiterin ausgebildet wird, geleitet. Ein Kurs besteht aus acht Terminen zu je zwei Stunden. Die Teilnahme ist für die Radschülerinnen kostenlos, Übungsroller, Übungsräder sowie Radhelme werden zur Verfügung gestellt. Eine geringfügige Kostenbeteiligung seitens der Teilnehmerinnen wird in Erwägung gezogen, um dadurch die Verbindlichkeit der Teilnahme zu erhöhen. Diese Überlegungen wurden angestellt, da sich bei einigen der Kursgruppen beispielsweise bei unsicherer Wetterlage die Anwesenheit zum Teil halbiert hat.

Die Radfahr-Lernwilligen werden meist über Vereine wie Nachbarschaftszentren oder Frauentreffs erreicht. Mit den jeweiligen Vereinen wird gemeinsam ein Übungsort in der Nachbarschaft vereinbart. Für die Praxisübungen im Schonraum wird ein ebenes Gelände

ohne Kfz-Verkehr benötigt, wo in Ruhe geübt werden kann. Solche Orte zu finden, die allen diesen Anforderungen genügen, ist nicht überall einfach. Die theoretischen Einführungen werden in den praktischen Unterricht eingebaut, sie werden in gemeinsamen Pausen durchgenommen oder teilweise in den jeweiligen Vereinsräumen präsentiert. Der logistische Aufwand in Zusammenhang mit den Kursen in verschiedenen Stadtbezirken ist beträchtlich. Da die Radlobby IG Fahrrad nur über ein Set an Übungsrädern verfügt, werden die Kursräder zu jeder einzelnen Kurseinheit per Fahrrad und Radanhänger durch die Trainerinnen angeliefert und wieder abtransportiert. Vorortlösungen wären wünschenswert, würden aber neben geeigneten Räumen auch den Ankauf von einer größeren Zahl stationierbarer Übungsräder erfordern. Dafür stehen derzeit keine Mittel zur Verfügung.

Der methodische Aufbau der Radkurse beginnt behutsam mit einfachen Gleichgewichtsübungen auf Rollern und Laufrädern: diese bieten eine hervorragende Möglichkeit, sich an das Gerät *Fahrrad* heranzutasten und in den Bereichen Balance, Schwerpunktverlagerung und Geschwindigkeit Erfahrung zu sammeln. Erst wenn sich die Frauen sicher fühlen und bereit für den nächsten Schritt sind, wird auf Falträder mit tiefem Einstieg gewechselt. Diverse Bewegungsabläufe wie Anfahren, Bremsen und Kurvenfahren werden nach und nach geübt und gefestigt. Mittels spielerischer Übungen werden die für das Radfahren im Straßenverkehr wichtigsten Radfahrfertigkeiten ganz nebenbei angeeignet. Die Aufgliederung des Radfahren-Lernens in sehr viele kleine Lernschritte ermöglicht ein angstfreies Lernen mit vielen Erfolgserlebnissen. Ein gemeinsamer Radausflug im Prater, auf der Donauinsel oder Radwegen im Grätzl und die Übergabe der Kurszertifikate bilden den Abschluss des Kursblocks und bieten eine schöne Möglichkeit, radfahrend das Erfolgserlebnis miteinander zu feiern.

Finanziert wurden die durch die IG Fahrrad durchgeführten Radkurse für Migrantinnen bisher durch Projektgelder der Mobilitätsagentur der Stadt Wien, durch Spendengelder der Charity-Aktion *Bike to help* und im Fall von 3 Kursen im Jahr 2014, durch den ÖAMTC. Die Auftraggeber buchen den Kurs als Dienstleistung, wobei eine bestimmte Anzahl von Kurseinheiten beauftragt wird. Eine längerfristige Planung und Weiterentwicklung des Kursprogramms wird durch die fehlende Basisfinanzierung erschwert.

7 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die quantitativen Ergebnisse der gegenständlichen Studie bestätigen internationale Befunde zur unterdurchschnittlichen Verfügung und Radnutzung von Migrantinnen und spezifizieren diese für Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern. Erstmals wird für sie eine Differenzierung zwischen der Verfügung über ein eigenes Rad bzw. über ein Leihrad vorgenommen. Zudem wurde erhoben, ob im Haushalt vorhandene Räder tatsächlich auch genutzt werden können.

Zwar verfügen 56% der befragten Frauen im Haushalt über mindestens ein Fahrrad, aber nur 35% können dieses oder ein Leihrad auch wirklich persönlich nutzen (s. Tabelle 1). 16% fahren mit den ihnen zugänglichen Rädern auch wirklich Rad. Hier liegen erhebliche Potenziale brach. Die gegenständliche Studie liefert zudem erstmals Daten zu den Fähigkeiten von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern, Radfahren zu können. Mehr als die Hälfte der Befragten macht dazu eine negative Aussage: sie haben entweder in der Kindheit Radfahren gar nicht oder nur in rudimentären Ansätzen erlernt. Die Daten sind mit der nötigen Vorsicht zu bewerten, da sie auf der Basis sehr kleiner Fallzahlen erarbeitet wurden. Eine Überprüfung in einer breit angelegten Studie erscheint sinnvoll.

Interessant ist der Befund, dass zusätzlich zu den 16% der Migrantinnen, die Rad fahren 16% ihr Interesse zum Ausdruck brachten, an einem Radkurs teilzunehmen, um Radfahren zu erlernen oder verschüttete Fähigkeiten wieder aufzufrischen.

Tabelle 1: Aspekte der Radmobilität: Fähigkeiten, Lerninteresse, Verfügung, Nutzung | Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern N 45

Radmobilität	Ja	nein
Fähigkeiten	40%	60%
Persönliche Verfügung eigenes Rad oder Leihrad	35%	65%
Rad im Haushalt vorhanden	56%	44%
Leihradnutzung möglich	11%	89%
Aktuelle Radnutzung	16%	84%
Aktuelles Radkursinteresse	16%	84%

Bezogen auf die erhobenen vier Aspekte der Radmobilität von Migrantinnen (Fähigkeiten, Verfügung, Nutzung, Radkursinteresse) lassen sich drei signifikante positive Einflussfaktoren benennen: ein europäisches Herkunftsland, ein hoher Bildungsstand (Matura und höher) und Teilnahme an der Erwerbsarbeit. In Bezug auf die Altersgruppe wurde kein differenzierender Einfluss nachgewiesen, dies wäre zu prüfen. Das Einkommen wurde nicht erhoben, sollte sich aber als Einflussfaktor erweisen.

Der qualitative Teil der Studie richtete sich auf die Analyse von:

- Barrieren, die Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern hindern, Fahrrad zu fahren
- Chancen und Anreize, die das Radfahren von Migrantinnen fördern
- Good-Practice-Beispielen
- Erhöhung des Anteils von Rad fahrenden Migrantinnen.

Zu allen vier Aspekten lassen sich auf der Basis der qualitativen Ergebnisse belastbare Aussagen treffen.

7.1 Vielfältige Barrieren

- **Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern sind stärker als andere soziale Gruppen mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Barrieren konfrontiert, die es ihnen erschweren Rad zu fahren. Häufig sind sozio-ökonomische und kulturelle Barrieren miteinander verwoben. Diese vielfältigen Barrieren schichten sich im Lebensverlauf der Frauen auf und überdecken latente Mobilitätsbedürfnisse, häufig bis in die Gegenwart (s. Abbildung 7).**

- **Daher ist es gerechtfertigt, Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern, die Radfahren lernen und es praktizieren wollen, in besonderem Maße mit zielgruppen-spezifischen Förderungen zu unterstützen.**

Mit Mobilitätsbarrieren sind viele Frauen in Nicht-EU-Ländern bereits in der Kindheit konfrontiert, sie haben aus sozialen und/oder kulturellen Gründen keine Möglichkeit, Radfahren zu erlernen. In ihrer Jugend erleben dann auch viele Mädchen Barrieren, die Radfahren in der Kindheit erlernen konnten. Sie dürfen diese Fähigkeiten ab der Pubertät insbesondere aufgrund konventioneller Frauenbilder nicht mehr praktizieren.

Die Migration bringt den meisten Frauen ambivalente Erfahrungen. Zum einen gelingt es ihnen, aus gefährdeten Lebensverhältnissen zu entfliehen, zum anderen stellt sowohl der Migrationsweg als auch die Bewältigung der Integration in die Einwanderungsgesellschaft enorme Herausforderungen gerade für Frauen aus Nicht-EU-Ländern dar. Sie haben daher zunächst andere Sorgen als Radfahren – dazu gehören solche Aufgaben wie, ihre rechtliche Aufenthaltssituation zu regeln, sich im neuen Ort und Land zurechtzufinden, die Sprache zu erlernen, sich mit neuen Institutionen zurechtzufinden, eine Wohnung und Arbeit zu finden, Kinder zu versorgen, Familienangehörige nachzuholen, gesundheitliche Probleme zu lösen, eine Ausbildung zu beginnen.

Gleichwohl spielt auch die Bewältigung von Mobilitätsproblemen für sie eine wichtige Rolle. Viele Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern müssen sich mit den neuen Möglichkeiten erst vertraut machen. In diesem Zusammenhang beginnen sie auch die Vorzüge der geregelten und vielfältigen Verkehrsangebote in Österreich zu schätzen, sie beginnen RadfahrerInnen im Alltag wahrzunehmen. Latente Wünsche steigen im Bewusstsein an die Oberfläche.

7.2 Neue Chancen

- Die gegenwärtigen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und die unmittelbare Lebenssituation von Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern sind in Bezug auf das Radfahren in ihrem gesamten transnationalen Bezugsrahmen durch gegenläufige Tendenzen gekennzeichnet. Zum einen sind diese Frauen mit starken Barrieren, insbesondere in ihren Familien und in ihren ethnischen Communities, konfrontiert. Zudem ergeben sich Barrieren aus ihren Migrationserfahrungen. Gleichzeitig erleben sie zunehmend auch Chancen und Anreize, ihre Mobilitätsmuster aktiv zu entwickeln. Ambivalenzen wirken sowohl in Österreich als auch in den Herkunftsländern.
- Dadurch können biografisch verschüttete Bedürfnisse und Fähigkeiten Rad zu fahren, (wieder-)belebt werden. Aufgrund der starken Barrieren ist es jedoch nicht zu erwarten, dass sich Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern in großer Zahl auf individuellem Wege allein das Radfahren erobern. Es erscheint aber möglich und erfolgversprechend, ihre latenten Radbedürfnisse gezielt zu adressieren.

Abbildung 10: Chancen und Barrieren für das Radfahren von Migrantinnen

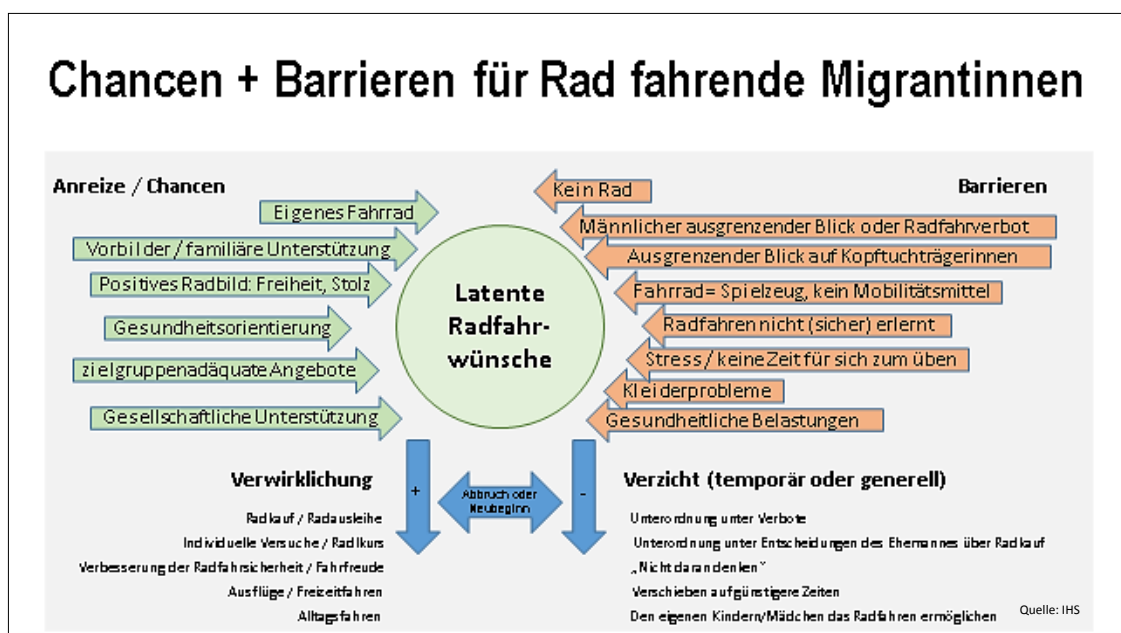


Abbildung 10 verdeutlicht die Vielfalt sowie die Gegenläufigkeit von Faktoren, die auf latente Radfahrwünsche von Migrantinnen einwirken. Nur eine Interviewpartnerin sah für sich selbst ausschließlich positive, ihren Wunsch bestärkende Faktoren. Alle anderen zeichnen das Bild divergierender Einflüsse mit je spezifischer Gewichtung positiver bzw. hemmender Faktoren, die die Frauen in jeweils eigener Weise bearbeiten. Im Ergebnis ihrer Auseinandersetzung mit diesen gegenläufigen Bedingungen verzichten gegenwärtig nicht wenige der Radfahrinteressentinnen zumindest auf die Verwirklichung ihrer latenten Radfahrbedürfnisse. Die hemmenden Faktoren erweisen sich für sie (noch) als ausschlaggebend.

Die gegenständliche Studie zeigt, dass ein eigenes Fahrrad großen Einfluss darauf hat, ob Migrantinnen Rad fahren (s. Abbildung 10). Die Nutzung von Leihrädern ist so gut wie nicht verbreitet. Wenn Migrantinnen ein eigenes Rad besitzen, fahren sie eher Rad als Frauen, die zwar fahren können, aber nicht über ein eigenes Rad verfügen. Dennoch bewirkt der Zugang zu einem Rad in der Familie nicht automatisch, dass es von den weiblichen Erwachsenen der Familie auch zum Radfahren genutzt wird. Häufig zeigt sich, dass diese prinzipiell zugänglichen Räder entweder zu klein sind, da sie für die Kinder in der Familie angeschafft wurden oder es handelt sich um ein Rad mit Querstange, das vom Bruder oder Ehemann gefahren wird. Diese Räder sind für ungeübte Frauen wenig und für traditionell orientierte Frauen gar nicht geeignet. Sie fühlen sich damit unsicher bzw. sehen Männerräder als nicht angemessen für Frauen an.

Unter den aktuellen Barrieren nehmen genderspezifische Verbote bzw. abwertende Äußerungen aufgrund reglementierender Frauenbilder sowie Ängste vor sozialen Zurückweisungen aufgrund der Beteiligung am Radfahren eine zentrale Rolle ein. Für Frauen, die das Radfahren in der Kindheit nicht erlernen konnten, ist es besonders schwierig, im Erwachsenenalter einen Neustart zu wagen. Hinzu kommen Zeitmangel und teilweise auch gesundheitliche Belastungen aufgrund von Mehrfachbelastungen durch Migration sowie als Mütter, Hausfrauen und teils als Erwerbstätige. Aber auch Barrieren durch traditionelle Kleider- und Verhaltensvorschriften spielen eine Rolle.

Wie Abbildung 10 ebenfalls zeigt, steht der Vielfalt an Barrieren eine sich erweiternde Vielfalt an Anreizen und radfördernden Faktoren gegenüber. Darunter haben insbesondere Vorbilder wie Rad fahrende Freundinnen bzw. andere Migrantinnen sowie zielgruppenspezifische Lernangebote eine besondere Wirkung. Frauen, die erfolgreich einen Radkurs absolviert haben, wirken als Multiplikatorinnen. Dies gilt zunächst für die Bereitschaft, ebenfalls einen Radkurs zu besuchen. Von entscheidender Bedeutung für die Anregung, Radfahren zu erlernen oder wiederzubeleben, erweisen sich die vermehrten Zeichen eines fahrradfreundlichen materiellen und kulturellen Umfeldes nicht nur in Österreich, sondern auch in den Herkunftsländern, auch wenn dies für verschiedene Regionen und Orte in unterschiedlichem Maße gilt. Die Mobilitätsmuster sind nicht nur in Westeuropa in Bewegung

geraten, sondern auch in ost- und südosteuropäischen Ländern. Die wenigen Erzählungen über afrikanische Länder erlauben für diese keine detaillierte Einschätzung. Die Wahrnehmung grenzüberschreitender Veränderungen in den Mobilitätsmustern wirkt allerdings für alle Frauen ermutigend. Äußerungen, in denen „die“ westliche Radkultur einer vermeintlich völlig fehlenden Radkultur in ihren Herkunftsländern statisch und quasi abwertend gegenübergestellt wird, verletzen hingegen ihren Stolz. Gleichzeitig nehmen Migrantinnen sehr wohl wahr, dass auch in Österreich der Rad-Trend sich erst noch durchsetzen muss, dass der Verkehr vorrangig noch automobil dominiert ist, dass es vielerorts gefährlich ist Rad zu fahren und Radinfrastrukturen fehlen.

Die Reaktionen auf diese widersprüchlichen Rahmenbedingungen sind individuell sehr verschieden, noch überwiegen jene, die auf Verzicht eigener Wünsche nach mehr aktiver Mobilität durch Radfahren gerichtet sind. Aber diese können unter veränderten Rahmenbedingungen verändert werden und in einen Wandel individueller Mobilitätsmuster münden.

7.3 Erfahrungen aus Good Practices

- **Radfahren liegt international im Trend. Migrantinnen nehmen daran bisher im unterdurchschnittlichen Maß teil. Daher wurden in zahlreichen europäischen Ländern Projekte zur Förderung von Migrantinnen, die Radfahren wollen, entwickelt. Es gibt Länder, die dies schon seit 20 Jahren und länger tun. Als verbreiteter Trend sind Radprojekte für Migrantinnen aber relativ neu, viele der Projekte sind erst in den vergangenen zwei bis fünf Jahren entstanden. Im Zentrum der Förderungen stehen Angebote, die es jenen Migrantinnen ermöglichen, als Erwachsene das Radfahren zu erlernen, das ihnen in ihrer Kindheit verwehrt war.**
- **Aus den internationalen Good-Practice-Beispielen lassen sich Erkenntnisse für die Entwicklung von Radprojekten für Migrantinnen in Österreich ableiten. Zum einen zeigt sich, dass zielgruppenspezifische Radlernkurse für erwachsene Migrantinnen international auf eine rege Nachfrage treffen. Die Nachfrage reißt auch bei jenen Projekten nicht ab, die bereits über viele Jahre Angebote organisieren. Gleichzeitig werden neue Herausforderungen deutlich, um erfolgreiche Pilotprojekte nachhaltig zu gestalten. Dies gilt zum einen für die nachhaltige Organisation der Projekte, es gilt zugleich für die Nachhaltigkeit und die praktische Anwendung der erworbenen Fähigkeiten in der Alltagsmobilität.**

Im Einzelnen zeigt sich bei der Analyse erfolgreicher Radkurse, dass die überwiegende Mehrheit der Frauen in relativ kurzer Zeit lernt, im geschützten Raum Rad zu fahren. Wenn die Angebote zudem durch weiterführende Übungsprojekte ergänzt werden, kann es auch

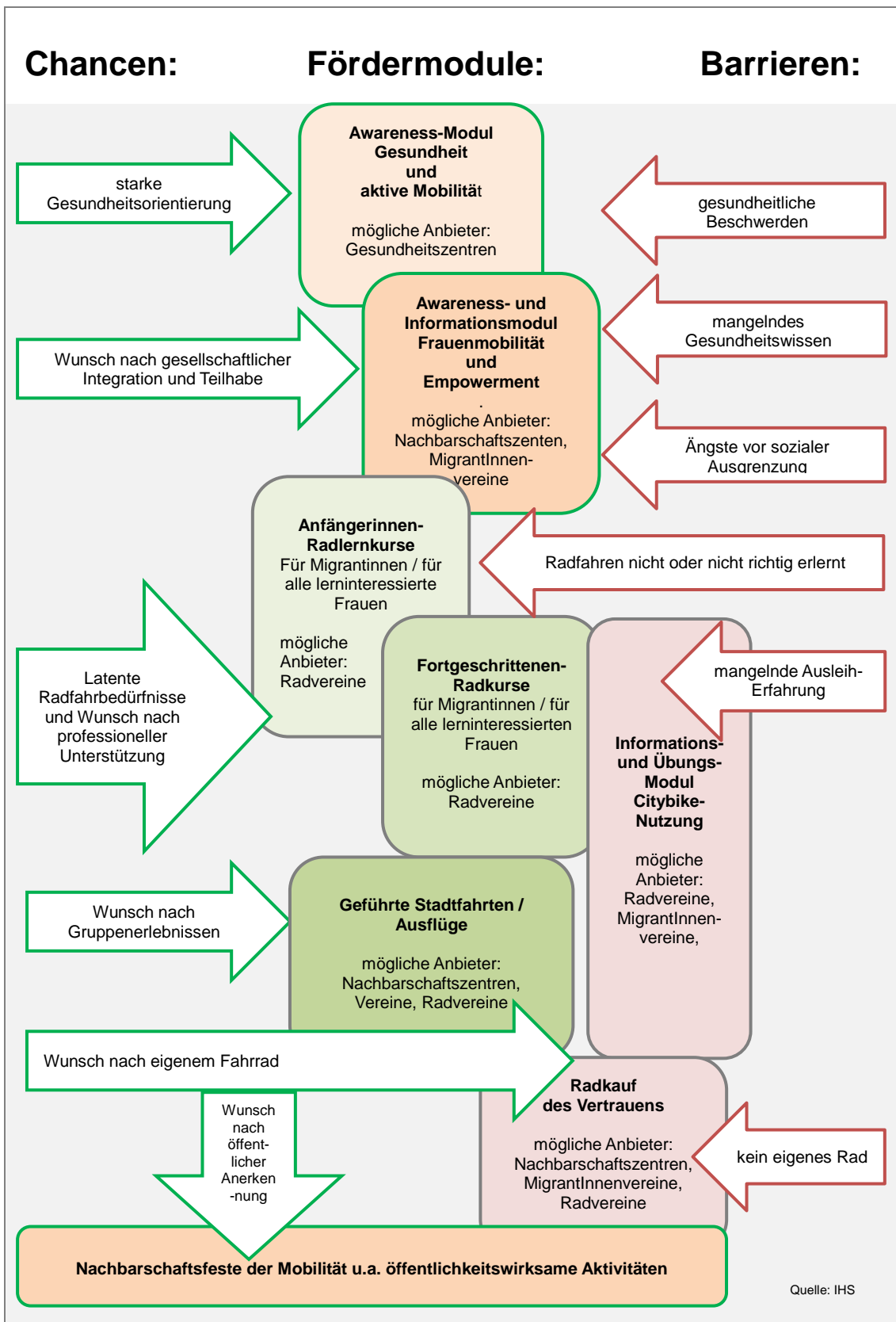
gelingen, dass die Frauen danach im Verkehr Rad fahren. Allerdings bestätigen die Good-Practice-Beispiele den österreichischen Befund, dass viele Frauen nach den Radkursen sich kein eigenes Rad kaufen und so die erworbenen Fähigkeiten eines Teils der Frauen nicht wirklich in den Mobilitätsalltag integriert werden. Hier sind zusätzliche Angebote notwendig.

Alle untersuchten Beispiele zeigen weiters, dass eine öffentliche Förderung der Angebote für Migrantinnen notwendig ist. Wenn eine Förderung nicht gesichert werden kann, müssen selbst erfolgreiche Projekte beendet und erfahrene Trainerinnen entlassen werden. Die Radprojekte, die schon längere Zeit praktiziert werden, verweisen zudem darauf, dass es vielfältiger Bausteine bedarf, damit neue oder wiederbelebte Fähigkeiten Rad zu fahren, von Migrantinnen tatsächlich erfolgreich im Alltagsleben verankert werden können. Ein solcher unverzichtbarer Baustein ist nicht zuletzt der niederschwellige Zugang zu einem eigenen Rad oder zu einem geförderten Radleihsystem. In allen recherchierten Beispielen sind Migrantinnen nicht nur interessierte Teilnehmerinnen, sie sind selbst in den Projekten aktiv beteiligt, sei es als Organisatorinnen, als Trainerinnen oder als Helferinnen. Dies unterstreicht den Befund aus den Interviews und den teilnehmenden Beobachtungen, dass Radprojekte für und mit Migrantinnen einen wichtigen Beitrag zur aktiven Integration leisten.

7.4 Erhöhung des Anteils Rad fahrender Migrantinnen

- **Die Erfolge internationaler Good Practices sowie die Analysen von Radkursen in Wien belegen eindrücklich, dass derartige Kurse geeignet sind, Migrantinnen das Radfahren im Erwachsenenalter zu lehren oder Fähigkeiten aufzufrischen. Die Frauen werden emotional gestärkt und ihre Motivation Rad zu fahren wird gestärkt. Dies zeigen die Lernerfolge der Teilnehmerinnen und die großen emotionalen Beteiligung der Frauen während der Kurse. Wenn Migrantinnen einen solchen Kurs besucht haben, werden jedoch die erlernten Ergebnisse häufig nicht unmittelbar in ihrer Alltagsmobilität wirksam. Entweder haben die Frauen, wie es bei den meisten Migrantinnen der Fall ist, kein eigenes Rad, andere Sorgen oder sie sind allein noch unsicher, da sie viele Jahre nicht Fahrrad gefahren sind.**
- **Die Sondierung belegt auf Basis der teilnehmenden Beobachtungen und Gespräche, dass die bisher erfolgreich organisierten Pilotprojekte ergänzt werden sollten, um gewonnene Fähigkeiten zu sichern und alltagstauglich zu entwickeln. Dafür ist eine mehrstufige Förderung notwendig, die nicht nach der ersten Aktivierung wieder abbricht. Daher wird ein modulares Radfördersystem vorgeschlagen, das an den analysierten Chancen und Barrieren ansetzt.**

Abbildung 11: Modulares zielgruppenorientiertes Radfördersystem für Migrantinnen



In Abbildung 11 werden die oben dargestellten Chancen und Barrieren wieder aufgenommen und daran anknüpfend, ein System von Fördermodulen dargestellt, die jeweils direkt Chancen und Wünsche von Migrantinnen (dargestellt in den grünen Pfeilen) adressieren sowie gegen aufgedeckte Barrieren (braune Pfeile) intervenieren.

Die in Form von Pilotprojekten auch in Österreich erfolgreich organisierten Radkurse für Anfängerinnen wurden bereits im Verlauf der Studie durch direkt anschließende Fortgeschrittenenkurse ergänzt. Die Erfolge der Fortgeschrittenenkurse zeigen, dass sie gut geeignet sind, Radfahrfähigkeiten und verkehrsbezogenes Wissen zu festigen und für einen Teil der Migrantinnen Sicherheit für eigenständiges Radfahren zu gewinnen. Für jene Frauen, die in Bezug auf den Stadtverkehr auch danach noch unsicher sind, wurde die Idee von geführten Wochenendausflügen und Stadtfahrten entwickelt. Weitere Formen der Förderung sind denkbar, etwa Radfahrmentorinnen oder Angebote für Familien. In jedem Fall ist die durch die grünen Felder markierte Dreistufigkeit von Radlernangeboten zu beachten, die unterschiedliche Lernstufen ansprechen.

Das grün markierte dreistufige Radkurssystem stellt den Kern der Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens von Migrantinnen dar. Es wird durch die gelb markierten Module zur Bewusstseinsbildung sowie durch die rot markierten Module zur Verbesserung des persönlichen Zugangs zu einem Fahrrad ergänzt. Beide Modultypen bilden gewissermaßen einen gesellschaftlichen sowie einen materialen Rahmen für die technischen Lernmodule.

Die beiden Awarenessmodule sind der Teilnahme an einem Radkurs vorgelagert, um Migrantinnen aus Nicht-EU-Ländern in der gesamten Breite für aktive Mobilitätsformen zu erreichen. Dies ist notwendig, da die Gruppe der Migrantinnen in Bezug auf Bildung, Selbständigkeit und Informationsgrad sehr differenziert ist. Für einen Teil der Migrantinnen reichen breit gestreute Informationen über Radkurse und der Kontakt mit Rad fahrenden Migrantinnen. Sie werden dann selbst aktiv, besuchen Kurse und informieren sich selbstständig. Ein anderer Teil bedarf der gruppenspezifischen Ermutigung gegen hartnäckige Widerstände aus dem sozialen Nahfeld. Ein weiterer Teil braucht zusätzlich vorab Informationen und emotionale Unterstützung in Bezug auf die Gesundheitswirkung aktiver Mobilität. Hier sind vielfältige Irrtümer, Fehlinformationen und Ängste zu überwinden. Beide Module wirken wie Türöffner für die Teilnahme an den Radkernmodulen. Eine ähnliche Wirkung können öffentlichkeitswirksame Aktivitäten wie Nachbarschaftsfeste der Mobilität und Öffentlichkeitskampagnen mit Rad fahrenden Migrantinnen darstellen, die Lernleistungen der Frauen öffentlich würdigen und anderen Frauen Vorbilder aufzeigen.

Die Studie belegt weiters, dass es sinnvoll ist, die technischen Radkursmodule durch zwei Module zu flankieren, die den persönlichen Zugang zu einem Rad für Migrantinnen erleichtern. Dies gilt zum einen, da viele Migrantinnen nur über einen begrenzten finanziellen

Rahmen zum Radkauf verfügen und zum anderen, da ihnen oft die Erfahrung in Bezug auf Radkauf bzw. Radausleihsysteme fehlen.

Als Anbieterinnen für die einzelnen Module bieten sich neben Migrantinnen- und Radvereinen insbesondere Gesundheits- und Nachbarschaftszentren an. Eine vernetzte Arbeit erweist sich als hilfreich, um ein modulares Gesamtsystem nicht nur aufzubauen, sondern nachhaltig zu erhalten. Die Einbeziehung radinteressierter Migrantinnen ist sinnvoll.

Mit dem erarbeiteten Modell eines modularen Fördersystems kann ein breites Radfahrpotenzial der Zielgruppe adressiert werden. 2013 lebten in Österreich ca. 854.800 Frauen mit Migrationshintergrund. Das sind 20% der weiblichen Bevölkerung (Statistik Austria et al. 2015, 10). Darunter zählte Statistik Austria am 1. Januar 2014 in den Altersgruppen der 15- bis 49-Jährigen insgesamt 246.407 Frauen, die in sogenannten Drittländern außerhalb der EU geboren wurden. Diese Zahl der im Ausland geborenen Frauen von Altersgruppen, die für aktives Rad fahren von besonderem Interesse sind, ist um die Gruppe der Frauen zu erweitern, die bereits in Österreich geboren wurden, deren Eltern aber aus Drittländern zugewandert sind und die daher ebenfalls Migrationshintergrund haben (2. Generation). Insgesamt ergibt sich so eine Zielgruppe von mehr als 275.000 Migrantinnen aus Drittländern. In der Sondierung haben 16% der befragten Migrantinnen (im Alter von 18 bis 49 Jahren) Interesse an einem Radkurs geäußert. Die Zahl der Befragten ist zwar zu klein für verlässliche Hochrechnungen der Entwicklung von Radlernkursen, dennoch lässt sich begründet vermuten, dass das Interesse an Radlernkursen in dieser Altersgruppe von Migrantinnen aus Drittländern zwischen 30.000 und 40.000 Frauen liegen sollte.

Insgesamt hat die gegenständliche Studie bei Migrantinnen ein in der Öffentlichkeit bisher nicht sichtbares Potential für aktive Mobilität aufgedeckt, das durch systematische Förderung in Gestalt des beschriebenen Modulsystems entdeckt sowie schrittweise entfaltet werden kann.

8 Literatur

Ahrens, G. A., Aurich, T., Böhmer, T. und Klotzsch, J. 2010. *Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten*. Dresden: TU Dresden.

aoz. 2013. *Migration – Integration – Zukunft*. Geschäftsbericht 2012. Zürich: aoz Zürich.

aoz. 2014a. *Konzept Züri rollt 2014*. Zürich: aoz Zürich.

aoz. 2014b. *Eine Stadt in Bewegung*. Zürich: aoz Zürich.

Assum, T., Panian, T., Pfaffenbichler, P., Christiaens, J., Nordbakke, S., Davoody, H., Wixey, S. 2011. *Immigrants in Europe, their travel behavior and possibilities for energy efficient travel*. Project TOGETHER, Report.

Bassett Jr, D. R., Pucher, J., Buehler, R., Thompson, D. L., and Crouter, S. E. 2008. Walking, cycling, and obesity rates in Europe, North America, and Australia. *Journal of Physical Activity and Health* 5(6), 795-814.

Berger, P. A. und Weiß, A. 2008. *Transnationalisierung sozialer Ungleichheit*. Wiesbaden: VS-Verlag für Sozialwissenschaften.

BMVIT 2013. *Der Radverkehr in Zahlen*. Wien: BMVIT.

BMVIT, Herry Consult GmbH, Herry, Sedlacek, Steinacher, Wasner. 2013. *ways2go in Zahlen – Mobilitätsforschungserkenntnisse und -ergebnisse aus ausgewählten ways2go-Forschungsprojekten (Zahlen-, Daten- und Faktensammlung)*, Wien: 2013.

BMVIT 2014. *FTI-politische Roadmap zur Ausrichtung der FTI-Maßnahmen „Mobilität der Zukunft“ im Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“*. Wien: BMVIT.

Bonß, W., Kesselring, S. 1999. *Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs*. In: *Erziehung und Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*. Frankfurt a. M.: Campus, 39-66.

Dangschat, J., Segert, A. 2011. Nachhaltige Alltagsmobilität – soziale Ungleichheiten und Milieus. *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* 36(2), 55-73.

DONNA MOBILE 2013. *Öffentlichkeitsarbeit 201*. DM München

DONNA MOBILE 2014. *Programm März bis August*. DM München

Ehmayer, C. 2013. *Evaluierung. Pilotprojekt „Mama fährt Rad“*. Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH.

Eichler, K. 2013. Migration und Gesundheit: Die „transnationale Familie“ als Raum für Reflexions- und Hybridisierungsprozesse. In: *Migration, Familie und soziale Lage: Beiträge zu Bildung, Gender und Care*, 313-331.

Fahrradagentur Wien. <http://www.fahrradwien.at/die-radagentur/>

FahrSicherRad, <http://fahrsicherrad.at/migrantinnen-kurs/>

Fassmann, H. und Reeger, U. 2014. *Migrationshintergrund und Alltagsmobilität. Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl der österreichischen Bevölkerung*. Studie im Auftrag des ÖMATC. Wien.

Fietsvriendinnen. 2014. <http://www.fietsvriendinnen.nl>

Mobycon 2014, <http://www.mobycon.com/page/336/angela-van-der-kloof.html>

Harms, L. 2007. Mobilität ethnischer Minderheiten in den Stadtgebieten der Niederlande. *DfK-Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften*, 46(2), 78-94.

IG Fahrrad. <http://lobby.ig-fahrrad.org/> (12.12.2014)

Kasper, B., Reutter, U., Schubert, S. 2007. Transport Behaviour among Immigrants – An Equation with Many Unknowns, *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften* 46(2), 62-77.

Landeshauptstadt München. 2010. *Radfahren – im Trend und sicher! Regelungen zum Radverkehr*. München.

Magistrat der Stadt Wien. 2008. Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008. Werkstattberichte Nr. 95. Wien.

Velo-City, Dvorak, Wolfgang. 2013. Das Wiener Rad-Manifest.

https://www.wien.gv.at/wienatshop/Gast_STEV/Katalog.aspx?__jumpie#magwienscroll
(12.12.2014)

Mayring, P. 2012. Qualitative Inhaltsanalyse - ein Beispiel für Mixed Methods. In: Gläser-Zikuda, M., Seidel, T., Rohlf, C., Gröschel A. und Ziegelbauer S. (Hrsg.). *Mixed Methods in der empirischen Bildungsforschung*. Münster: Waxmann, 27-36.

Mobilitätsagentur Wien. <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/mobilitaetsagentur.html>

VCÖ Verkehrsclub Österreich 2013. Mit Schwung mobil. *Mobil mit Zukunft* 2013/02.

VCÖ Verkehrsclub Österreich 2012. Gesund aktiv mobil. *Mobil mit Zukunft* 2012/02.

VCÖ Verkehrsclub Österreich 2011. Gehen und Radfahren – ein Lebensgefühl. *Mobil mit Zukunft* 2011/02.

VCÖ Verkehrsclub Österreich 2014a. Welche Infrastrukturen die zukünftige Mobilität braucht. *Factsheet*. 2014/11.

VCÖ Verkehrsclub Österreich 2014b. VCÖ-Umfrage: Infrastruktur für das Radfahren verbessern. *Factsheet*. 2014/10.

Österreichische Energieagentur. TOGETHER. *Gemeinsam in Bewegung: Training für energieeffiziente Mobilität für ImmigrantInnen*. URL: <http://www.energyagency.at/projekt-forschung/mobilitaet-verkehr/detail/artikel/together.html> (Zugriff am 23.08.2014)

Österreichischer Integrationsfonds, BM.I und Statistik Austria. 2012. *migration & integration*. Schwerpunkt Frauen 2012. Wien: ÖIF.

Radlhauptstadt München. <http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/>

Radlobby IG Fahrrad, <http://lobby.ig-fahrrad.org/ueber-uns/> (Zugriff am 12.12.2014)

Radlobby Österreich 2014. *Radstrategie für Österreich*. Wien.

Segert, A. 2014. *Begleitende Evaluierung des Basisbildungsprojektes „Lernsprung – sozialintegratives Bildungsangebot für Migrantinnen“* Forschungsbericht für das BMBF. Wien: IHS.

Segert, A. 2013a. *Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und Milieus*. Forschungsbericht im Rahmen von *ways to go*. Endbericht. Wien: IHS.

Segert, A. 2013b. *Basisbildung für Migrantinnen mit Lernsprung*. Working Paper IHS. Wien.

Segert, A. 2012. *Informationspraktiken, Technikaffinität und Alltagsmobilität*. IHS Sociological Series 104, Institute for Advanced Studies, Vienna.

Stadt Zürich. 2007. *Integrationspolitische Schwerpunkte der Stadt Zürich 2006-2010*. Zürich.

Stadt Zürich. 2012. *Masterplan Velo. Zürich lädt zum Velo fahren ein*. Zürich.

Statistik Austria, BMEIA, ÖIF. 2015. *migration & integration. Schwerpunkt Frauen. zahlen.daten.indikatoren* 2014/15. Wien. ÖIF.

Statistik Austria und Kommission für Migrations- und Integrationsforschung der ÖAdW. 2013. *migration & integration. zahlen.daten.indikatoren* 2013. Wien.

Statistik Austria 2014. *migration & integration. zahlen.daten.indikatoren* 2014. Wien. BMEIA.

Unbehaun, W., Uhlmann, T., Sammer, G., Millionig, A. und Mandl, B. 2012. Chancengerechtigkeit in der Mobilität. *Internationales Verkehrswesen* 64(3), 52 – 55.

Urry, J. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Van der Klooft, A., Bastiaanssen, J., Martens, K. 2014. Bicycle Lessons, Activity Participation and Empowerment. *Case Studies on Transport Policy* 2(2014), 89-95.

Vrouw en Vaart. 2014. *Activiteitenprogramma*. Amsterdam.

Weth, C. 2007. Mobilität und Gesundheit aus Sicht einer Gesunden Stadt. *Public Health Forum* 15(3), 26-27.

Wittowsky, D. 2012. *Alltagsmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund – Wie kann Nahmobilität von MigrantInnen gefördert werden?* Dortmund: ILS.

Wixey, S, Johns, P., Lucas, K., Aldridge M. 2005. *Measuring Accessibility as Experienced by different Socially Disadvantaged Groups*. Working Paper 1. University of Westminster.

Authors: Astrid Segert, Eliza Brunmayr, Figen Ibrahimoglu, Nurgül Sarikaya

Title: *Migrantinnen erobern das Fahrrad*

Editor: Iris Troppert

Research Report

Published 2015 by the Department of Sociology, Institute for Advanced Studies (IHS),

Stumpergasse 56, A-1060 Vienna • ☎ +43 1 59991-0 • Fax +43 1 59991-555 • <http://www.ihs.ac.at>
