

Research Report

Endbericht

Frauen in Fahrt

**Astrid Segert, Eliza Brunmayr, Figen Ibrahimoglu
Gül Lüle, Nurgül Sarikaya, Hilde Wolf**



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

Research Report

Endbericht

Frauen in Fahrt

**Astrid Segert, Eliza Brunmayr, Figen Ibrahimoglu
Gül Lüle, Nurgül Sarikaya, Hilde Wolf**

Endbericht

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

September 2017

**Institut für Höhere Studien (IHS), Wien
Institute for Advanced Studies, Vienna**

Kontakt:

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

Lektorat: Mag.^a Isabella Andrej

Inhaltsverzeichnis

1.	Forschungshintergrund und Forschungsansatz	1
2.	Good Practices der Entwicklung von Leihradsystemen und Förderung von Migrantinnen	6
2.1	Erfolgsfaktoren von Leihradsystemen in der Diskussion	6
2.2	Good Practice – das Beispiel Hamburg	8
2.3	Good Practice – das Beispiel Paris und Umgebung	12
2.4	Good Practice in Ljubljana – Bike-Sharing eingebettet in ganzheitliche Zentrumserneuerung.....	17
2.5	Good Practice – Das Beispiel Berlin	20
2.6	Good Practice – Das Beispiel Korneuburg.....	27
2.7	Zwischenresümee	31
3.	Experimenteller Aufbau eines Übungsmoduls der “Leihradnutzung” in Radkursen für Frauen	34
4.	Mobilität von Radkursteilnehmerinnen – Lernergebnisse, Radnutzung, Leihradwünsche	38
4.1	Befragungsergebnisse zur Radmobilität von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund	39
4.2	Potenziale für die Leihradnutzung bei Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund	46
4.3	Wünsche an Leihradservices und an radfreundliche Infrastrukturen für Anfängerinnen und Wiedereinsteigerinnen	50
5.	Radmobilität von Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund	55
5.1	Häufigkeit der Nutzung von eigenen Rädern und Leihrädern durch Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund	57
5.2	Mobilitätsmuster von Studentinnen mit Migrationshintergrund und Leihradnutzung..	60
6.	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	63
7.	Literatur	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Leihradfahrten 2004 -2013	2
Abbildung 2: Leihrad-Stationen 2004-2013.....	2
Abbildung 3: Mögliche Erweiterungsgebiete für Vélib' in der Metropolenregion Paris	15
Abbildung 4: Angebots- und Nachfrageentwicklung nextbike Niederösterreich 2016.....	28
Abbildung 5: Plakat einer Radbemalaktion 2016 der Radlobby Korneuburg	31
Abbildung 6: Grad der Radfahrfähigkeiten von Radkursteilnehmerinnen mit Migra- tionshintergrund	39
Abbildung 7: Erworbene Radfahrfähigkeiten von Radkursteilnehmerinnen mit Migra- tionshintergrund nach Kursart.....	41
Abbildung 8: Nachfragepotenziale von Radkursabsolventinnen für weiterführende Radlernangebote	42
Abbildung 9: Häufigkeit des eigenständigen Radfahrens durch Radkursteilnehme- rinnen mit Migrationshintergrund nach Kursart.....	43
Abbildung 10: Verfügung über eigenes Rad von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund	46
Abbildung 11: Allgemeines und praktisches Leihradwissen; Citybike-Nutzung und - interesse von Frauen mit Migrationshintergrund nach Kursart	47
Abbildung 12: Häufigkeit der Citybike-Nutzung durch alle Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund (mit und ohne Citybike-Übungsmodul)	48
Abbildung 13: Wünsche von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund an eine anfängerinnenfreundliche Leihradgestaltung	51
Abbildung 14: Radbezogene Infrastrukturwünsche von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund	53
Abbildung 15: Studienrichtungen der befragten Studentinnen mit und ohne Migra- tionshintergrund	56
Abbildung 16: Häufigkeit der Nutzung eines eigenen Rades bzw. Citybikes durch Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund.....	57
Abbildung 17: Nutzungen an universitätsnahen Citybike-Stationen 2015	58
Abbildung 18: Entwicklung der Fahrten mit Citybike Wien 2003-2016	59
Abbildung 19: Mobilitätsmuster (wochentags) von Studentinnen mit Migrationshintergrund	61

1. Forschungshintergrund und Forschungsansatz

Radfahren liegt im internationalen Trend. Das hat vielerlei Gründe. Sie liegen zum einen in der immer drängender werdenden Notwendigkeit, klimaschonenden Mobilitätsmustern zum Durchbruch zu verhelfen; und das emissionslose Radfahren gehört zweifellos dazu (vgl. EU 2011, Massink et al. 2011, Ahrend et al. 2013). Zudem wachsen das Interesse am Radfahren in der Bevölkerung und damit der Druck auf die Verkehrspolitik, radfreundliche Infrastrukturen und Radservices zu fördern (vgl. Volksentscheid Fahrrad Berlin). Aber auch in der Verkehrspolitik werden die Potenziale nachhaltiger Mobilität zunehmend für die Verbesserung der Lebensqualität und für die Stadtentwicklung im Sinne von Smart Cities thematisiert. Dabei gewinnen die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und Maßnahmen, wie die Förderung von Sharing-Angeboten wie Leihräder oder Car Sharing sowie die gezielte Information über umweltfreundliche Angebote zunehmend an Bedeutung (vgl. Stadt Wien 2014). Das gegenständliche Forschungsprojekt leistet anhand der Untersuchung der Radmobilität einer spezifischen Nutzerinnengruppe einen Beitrag für die Erforschung von günstigen Rahmenbedingungen für die Verbreitung des Radfahrens und damit eines klimafreundlichen Wandels des Modal Split.

In Österreich gibt es ehrgeizige Ziele, das Verkehrssystem nicht nur effizienter, sondern auch „sozialer, sicher und umweltfreundlicher“ zu gestalten (BMVIT 2012, 5). In der 6. Dimension des Gesamtverkehrsplans für Österreich: „Rücksichtnahme auf unterschiedliche Bedürfnisse“ wird dabei ausdrücklich das Ziel formuliert, der „Zugänglichkeit des Verkehrssystems für alle Menschen zu verbessern“ und „auch in zunehmendem Maße der geschlechtergerechten Gestaltung des Verkehrssystems Sorge tragen“ (ebenda, 6). Zur Umsetzung dieser komplexen Ziele auf allen Ebenen (Bund, Länder, Gemeinden, NGOs und Individuen) sind vielfältige Maßnahmen notwendig.

Auch in Wien gibt es Anstrengungen, den Anteil des Umweltverbundes am Personennahverkehr deutlich zu erhöhen. So sollen in Wien bis 2025 80% der Wege mit dem öffentlichen Verkehr, auf dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden und nur noch 20% mit dem Pkw (2012 waren es 27%, vgl. Stadt Wien 2003, 2014). Der Fahrradverkehr als Teil des Umweltverbundes rückt dabei zunehmend in den Blickpunkt (vgl. Mobilitätsagentur 2012, 2014, 2016, Stadt Wien 2015).

Um dieses Ziel zu erreichen wurden zahlreiche Projekte umgesetzt. Dazu gehört wie in vielen anderen europäischen Städten auch die Förderung eines öffentlichen Leihradsystems. Folgerichtig wurde 2012 Citybike Wien als stationsgebundenes Leihradsystem eingerichtet und es hat sich seitdem positiv entwickelt (siehe Abbildung 1 und Abbildung 2).

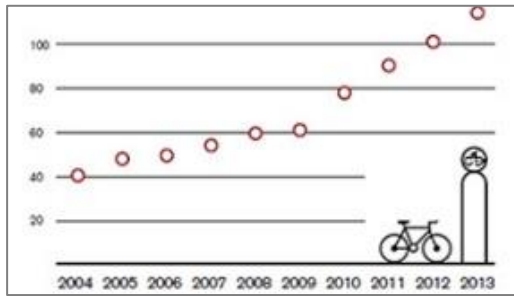


Abbildung 1: Leihradfahrten 2004 -2013

Quelle: Stadt Wien 2014, 14.

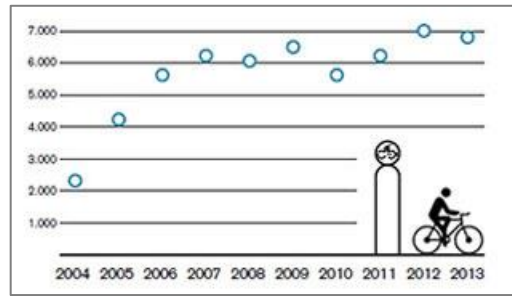


Abbildung 2: Leihrad-Stationen 2004-2013

Quelle: Stadt Wien 2014, 14.

Die Stadt Wien hat sich das Ziel gesetzt, das öffentliche Leihradsystem in Wien im Interesse der Radentwicklung insgesamt weiterzuentwickeln. So heißt es im Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien:

„Als umweltfreundliches Angebot werden Leihradsysteme im Zentrum und am Stadtrand beziehungsweise in Kooperation auch im Stadtumland erweitert. Hier ist der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr leicht machbar.“ (Stadt Wien 2014, 14)

Die anspruchsvollen Ziele für die Radentwicklung in Wien sowie in Österreich insgesamt können nur erreicht werden, wenn sich das verkehrspolitische Entwicklungskonzept insgesamt und die Radförderpolitik im speziellen an den Mobilitätsbedürfnissen aller sozialen Gruppen orientiert. Auf damit zusammenhängende Forschungsfragen richten sich seit dem vergangenen Jahrzehnt auch verstärkt Programme der Verkehrsforschung zur Personenmobilität wie „ways2go“ und „Mobilität der Zukunft“ sowie zahlreiche in ihrem Rahmen erarbeitete Forschungsprojekte (vgl. BMVIT et al. 2013, BMVIT 2014, FFG Infonetz). Die Forschung richtet in diesem Zusammenhang zunehmend ihr Augenmerk auf unterschiedliche Potenziale für nachhaltige Mobilität aller sozialen Gruppen und auf innovative Wege der Entwicklung zielgruppenadäquater Mobilitätsangebote (vgl. Daubitz 2011, Dangschat/Segert 2011, Scheiner 2013, Haverkamp/Rudinger 2016).

In diesem Zusammenhang leistet das gegenständliche Forschungsprojekt einen Beitrag zur Untersuchung der Radmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund.¹ Über deren Mobilität ist bisher nur wenig bekannt, obwohl sie aufgrund ihres großen und weiter wachsenden Anteils an der österreichischen Bevölkerung für die Zunahme des Radverkehrsanteils eine

¹ Internationalen Definitionen folgend werden den „Menschen mit Migrationshintergrund“ durch Statistik Austria alle jene Personen zugerechnet, deren 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. In Österreich gehört inzwischen etwa ein Viertel der „zweiten Generation MigrantInnen“ an. Im Folgenden werden (nur) der Kürze halber die Begriffe „Menschen mit Migrationshintergrund“ und MigrantInnen sowie „Frauen mit Migrationshintergrund“ und „Migrantinnen“ parallel gebraucht.

wachsende Rolle spielen könnten, wenn mehr Wissen über Barrieren sowie über notwendige Rahmenbedingungen für mehr aktive Mobilität erarbeitet wird.

In Österreich leben derzeit etwa 22% Menschen mit Migrationshintergrund und ihr Anteil wird weiter wachsen (Statistik Austria 2017). Zudem liegt der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund an den Altersgruppen unter 40 Jahre, also jenen Altersgruppen, die aufgrund ihrer Körperkonstitution sowie der Erziehung eher als Ältere für das Radfahren gewonnen werden könnten, bei 57% (Statistik Austria et al. 2016, 28). Während die autochthone österreichische Bevölkerung eine ältere Altersstruktur aufweist, hier sind umgekehrt 57% älter als 40 Jahre (ebenda, 28). Dies gilt für das gesamte Land, in Wien hat die Bevölkerung mit Migrationshintergrund eine noch größere Bedeutung.

Die Forschung zur Alltagsmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund steht erst am Anfang (vgl. Uteng 2009, Assum et al. 2011). In vergleichenden Studien zum Verkehrsverhalten von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund stehen die Unterschiede zwischen beiden Gruppen im Vordergrund. So wird hervorgehoben, dass MigrantInnen überdurchschnittlich häufig den öffentlichen Nahverkehr benutzen und häufiger als Einheimische zu Fuß gehen. Dies betrifft Migrantinnen in überdurchschnittlichem Maße. Gleichzeitig fahren MigrantInnen insgesamt und insbesondere die Frauen unter ihnen seltener als Einheimische der westeuropäischen Länder Fahrrad. Dies bestätigen verschiedene Studien zu Städten oder europäischen Ländern (vgl. Harms 2007, Wixey et al. 2005, Welsch et al. 2014).

Für Österreich wurden Unterschiede in der bevorzugten Mobilität von MigrantInnen im Verhältnis zu Einheimischen auf Basis der sekundäranalytischen Auswertung des Mikrozensus 2011 von Fassman/Reeger (2014) belegt. Sie zeigen, dass 33% der österreichischen Bevölkerung ohne Migrationshintergrund angeben, das Fahrrad „täglich bis mehrmals wöchentlich“ zu nutzen, während dies 30% der Bevölkerung mit Migrationshintergrund angeben (Fassmann/Reeger 2014, 19). Umgekehrt sagen 37% der Bevölkerung mit Migrationshintergrund, dass sie niemals ein Rad benutzen, während es nur 32% der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund sind (ebenda). In der Befragung von Hajek/Siegl (2015) entsteht ein noch schärferer Kontrast: 15% der befragten Personen mit Migrationshintergrund nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals wöchentlich, 11% nutzen es mehrmals monatlich und 17% seltener. 55% der Befragten mit Migrationshintergrund fahren nach eigenen Angaben niemals Rad (Hajek/Siegl, 2015, 4). Die vorliegenden Daten belegen, dass weitere Studien zur Verteilung der Alltagsmobilität auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen notwendig sind. Zudem erscheint es notwendig, nationale Surveys durch kontextbezogene Studien zu konkretisieren, da die Mobilität von Migrantinnen zur jeweiligen Bevölkerungsgruppe auch regional nach den jeweiligen Angeboten und Rahmenbedingungen differiert. Daher fokussiert die gegenständliche Studie auf radinteressierte Frauen mit Migrationshintergrund in Wien.

Wien ist die österreichische Stadt mit dem größten regionalen Bevölkerungsanteil an Personen mit Migrationshintergrund. Dessen Anteil wird von Statistik Austria auf Basis des Mikro-

zensus 2015 für den Stichtag 01.01.2016 mit 42% angegeben (Statistik Austria/ÖAW 2016, 115). Frauen haben daran einen Anteil von 51%. Das sind nahezu 20% der Wiener Gesamtbevölkerung (Stadt Wien, MA 23, 66). Nach der Herkunft dominieren dabei Frauen aus nicht-europäischen Ländern mit etwa 208.000 Frauen, während die Zahl der Frauen aus der EU mit etwa 150.000 beziffert wird (ebenda, 66). Im Detail bilden Frauen mit serbischen/montenegrinischem sowie mit türkischem Hintergrund derzeit die größten Gruppen unter den Frauen mit Migrationshintergrund (ebenda, 69).

Frauen mit Migrationshintergrund bilden eine große und wichtige soziale Gruppe. Voruntersuchungen im Sondierungsprojekt „MigRad“ belegen in diesem Zusammenhang, dass Frauen aus Drittländern im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung überproportional durch Mobilitätsbarrieren beeinträchtigt werden (vgl. Segert et al. 2015). Zwar sind diese Barrieren unter Frauen mit Migrationshintergrund nicht gleich verteilt, sie betreffen häufiger Frauen aus Familien mit konservativen Gendermodellen, ältere Frauen sowie Frauen mit geringer schulischer Bildung, aber sie finden sich unter Frauen mit Migrationshintergrund im Durchschnitt häufiger als unter Frauen ohne Migrationshintergrund. Vor allem aber findet sich bei einem Teil der Frauen mit Migrationshintergrund ein ganzes Bündel sich gegenseitig verstärkender Hindernisse, durch die ihre Mobilität und damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben nachhaltig beeinträchtigt werden kann. Dies betrifft sowohl die räumliche als auch die soziale Reichweite ihres Lebens und ihrer Handlungsfreiheiten, einschließlich der Möglichkeiten für die Erwerbsarbeit. Umgekehrt gibt es radinteressierte Frauen aus allen Herkunftsländern. Es wurde empirisch nachgewiesen, dass viele Migrantinnen latente Radbedürfnisse aufweisen, das heißt, dass sie auch als Erwachsene gern das Radfahren lernen möchten, wenn sich die Rahmenbedingungen dafür positiv verändern (ebenda). Es lassen sich also keine ethnischen Gruppen finden, in denen die Frauen gar nicht Rad fahren. Im Gegenteil radinteressierte Frauen wirken in ihren Familien als Multiplikatorinnen für die Gestaltung alltäglicher Mobilität von zwei und mehr Generationen.

Durch die seit 2012 in Wien angebotenen Radkurse für Frauen werden die latenten Radbedürfnisse von Migrantinnen erfolgreich aufgegriffen und Radfahrfähigkeiten wie in vielen Europäischen Städten nachholend erlernt (vgl. Van der Kloof 2003, Velo ecole Clichy und Montreuil, Ehmayer 2014). Expertinnengespräche mit Trainerinnen sowie Interviews mit Migrantinnen ergaben allerdings, dass ungeachtet des vorhandenen Interesses viele Frauen mit Migrationshintergrund selbst nach der Teilnahme am Radkurs nicht über ein eigenes Rad verfügen. Der mangelnde Zugang zum eigenen Rad wirkt so als Barriere auch für radinteressierte Migrantinnen. Es entstand die Frage, wie diese spezielle Barriere überwunden werden kann oder wie zumindest Chancen für die Anwendung erworbener Radfahrfähigkeiten unter Migrantinnen aus Radkursen verbessert werden können. Es entstand die Idee, die Nutzung von Leihrädern als eine solche Chance für Radkursteilnehmerinnen zu testen. Sollte es nicht möglich sein, dass sich radinteressierte Frauen mit Migrationshintergrund stärker am Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ beteiligen und sich so ausgehend von ihrer Lebenssituation und ihren Fähigkeiten an neuesten Trends der Mobilitätsentwicklung teilhaben?

Vor diesem Hintergrund stellt das gegenständliche Projekt „Frauen in Fahrt“ die Erforschung der Radmobilität radinteressierter Migrantinnen in den Mittelpunkt, die in ihrer Kindheit nicht oder nicht ausreichend Rad fahren lernen konnten und die dies als Erwachsene in Radkursen nachholen. Die hier untersuchte Zielgruppe umfasst daher die Teilnehmerinnen an den Wiener Radkursen zwischen 2012 und 2017, die durch die Mobilitätsagentur gefördert wurden. Besondere Aufmerksamkeit wurde in der Studie dem identifizierten Problem des mangelnden Radzugangs und möglichen Chancen der Citybike-Nutzung für seine erfolgreiche Verringerung gewidmet. Es wurden aber auch Fragen zu weiteren förderlichen Rahmenbedingungen gestellt.

Vor diesem Hintergrund wurden in der gegenständlichen Studie folgende Forschungsfragen untersucht:

1. Was brauchen Migrantinnen um Rad zu fahren?
2. Können Leihradangebote dabei als Brücke zwischen dem Erlernen des Radfahrens in einem Radkurs und dem Kauf eines eigenen Rades wirken?
3. Können Leihradangebote also das Radfahren von radinteressierten Migrantinnen fördern und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Zur Beantwortung dieser Forschungsfragen wurden qualitative und quantitative Methoden der Sozialforschung angewandt und mit einem experimentellen Setting verbunden. Es wurden Fokusgruppen mit radinteressierten Frauen sowie ein ExpertInnenworkshop zu Barrieren und Chancen der Radnutzung von Migrantinnen durchgeführt. Die Ergebnisse gingen in die Gestaltung eines Fragebogens ein. Gemäß der Hypothese, dass ein erleichterter Zugang zu einem verkehrstüchtigen Rad die Fahrfähigkeiten sowie die Radnutzung positiv beeinflussen, wurde in den durch die Mobilitätsagentur Wien geförderten Radkursen für Migrantinnen ab 2016 ein Informations- und Trainingsmodul für die Nutzung des örtlichen öffentlichen Leihradsystems entwickelt und erprobt. Probleme bei der Durchführung wurden analysiert, das Übungsmodul optimiert und abschließend wurde eine Gesamtbefragung aller Teilnehmerinnen der Radkurse zwischen 2012 und 2017 durchgeführt.²

Die experimentelle Forschung im gegenständlichen Projekt wurde durch Recherchen von Forschungsprojekten zu Erfolgsfaktoren der Leihradentwicklung, insbesondere der intersektoralen Kooperation der beteiligten Akteure sowie zur Rolle von zielgruppenspezifischen Leihradangeboten sowie zu Good Practices der Leihradentwicklung in verschiedenen europäischen Städten begleitet. Nachfolgend werden Ergebnisse dieser Analysen dargestellt.

² Die Rücklaufquote der Befragung beträgt 66%. Diese außergewöhnlich hohe Quote konnte nur erreicht werden, indem jede ehemalige Teilnehmerin teils mehrfach angerufen und meist in der Muttersprache über das Ziel der Befragung informiert wurde. Zudem wurde der Fragebogen face-to-face unter Hilfe einer muttersprachlichen Interviewerin bzw. durch Unterstützung einer Übersetzerin ausgefüllt.

2. Good Practices der Entwicklung von Leihradsystemen und Förderung von Migrantinnen

2.1 Erfolgsfaktoren von Leihradsystemen in der Diskussion

Forschungen zum Radfahren als einer zukunftssträchtigen Form der aktiven und ökologischen Mobilität gewinnen in der letzten Zeit zunehmend an Bedeutung. Die Perspektiven darauf sind vielfältiger Natur. Sie umfassen verkehrssystemische Perspektiven ebenso wie technisch-technologische, verkehrspsychologische, rechtliche, soziologische und andere Forschungsperspektiven. Fragen der Infrastrukturentwicklung und Gestaltung rad- und fußgängerInnenfreundlicher öffentlicher Räume, der Entwicklung neuer Räder unter Nutzung neuer Materialien und Technologien, der Nutzung neuer Informationstechnologien für den Radverkehr sowie der Motivationen Rad zu fahren und der Ängste von (potenziellen) RadfahrerInnen im Verkehr, der Verkehrssicherheit und der rechtlichen Verankerung neuer Mobilitätsmuster werden in der Forschung thematisiert (vgl. Meschik 2008, Pucker 2001, Weber 2006, Horton 2007, Horn 2009, Dalay/Rissel 2011, Sonderhuesken et al. 2007).

Die Analysen zur Entwicklung von Leihradsystemen, ihren Voraussetzungen und Barrieren und ihren Effekten auf die Alltagsmobilität, auf den Modal Split, auf die Umwelt sowie die Gestaltung urbaner Verkehrsräume ordnen sich in diesen Forschungskontext ein. Sie gewinnen im Rahmen einer nachhaltigkeitsorientierten Mobilitätsforschung ebenfalls an Breite (vgl. DeMaio 2009, Fishman 2016). Dabei sind viele Fragen zu Leihradsystemen noch offen, u.a. auch jene nach der Analyse der Mobilitätsbedürfnisse und -praktiken unterschiedlicher NutzerInnengruppen von Leihradsystemen und der stärker zielgruppenorientierten Entwicklung von Leihradangeboten.

Die Sicht der Verkehrs- und Mobilitätsforschung auf Leihradsysteme als ein nachhaltiges Mobilitätsservice ist grundsätzlich positiv. Allgemein wird davon ausgegangen, dass sie vielfältige Nachhaltigkeitseffekte haben (vgl. Shaheen et al. 2013). So wird unterstrichen, dass sie einen wichtigen Beitrag zur Verbreitung des Radfahrens leisten, dass sie multimodale Mobilität insbesondere auf der letzten Mile stärken (vgl. Shasheen et al. 2010, Liu et al. 2012, Buehler/Hamre 2015) und so Nutzung und Reichweite des ÖPNVs fördern. Zudem werden ihre positiven Effekte auf die Gesundheit hervorgehoben (vgl. Woodcock et al. 2009, Dill 2009, Reynolds et al. 2010). Es wird weiters davon ausgegangen, dass sich die Nutzung von Leihradsystemen in die Praktiken „Nutzen statt Besitzen“ einordnen, die zunehmend insbesondere unter jungen urbanen Milieus Verbreitung finden und denen grundlegende Nachhaltigkeitspotenziale zugeschrieben werden (vgl. Midgley 2012).

In diesem Kontext werden teilweise große Erwartungen an Leihradsysteme gerichtet (Midgley 2009, Jäppinen et al. 2013). Sie sollen den Umstieg vom Auto auf nachhaltige Mobilität fördern und so deutliche ökologische Effekte erzielen. Gleichzeitig sollen sie den Zugang zu

kostengünstiger Mobilität für alle fördern. Andere ForscherInnen sehen Leihradssysteme eher als eines der vielfältigen Momente des Umweltverbundes, das insbesondere in verdichteten urbanen Räumen erfolgversprechend aufgebaut werden kann.

In der Forschung stehen derzeit aber insbesondere Fragen sicherer und langfristig finanzierbarer Betreibermodelle im Mittelpunkt. Forschungen zu Vor- und Nachteilen von öffentlichen bzw. PPP-Betreibermodellen, zum Balancing der Räder oder zur effizienten Dichte von Stationen werden stark diskutiert. Damit stehen die Interessen der Betreiber wie die Absicherung der Kosteneffizienz bzw. von Gewinnen sowie die Interessen der städtischen Auftraggeber, wie das Interesse an klimaverträglichen Erhöhung des Radanteils am Modal Split oder das Interesse nach Sichtbarkeit innovativer Mobilitätsdienstleistungen in der Öffentlichkeit sowie nach Kosteneffizienz im Vordergrund (Raviv/Kolka 2013, Fricker/Gast 2016, Kalt- enbrunner et al. 2010, Faghih-Imani et al. 2017). Verbunden damit wird eine technische Systemperspektive präferiert. Ein weiteres Themenfeld, das zunehmend an Gewicht gewinnt, betrifft die effektive Vernetzung von Leihradssystemen mit den Angeboten des ÖPNV, um eine nahtlose Mobilität vom Ausgangs- bis zum Zielort zu ermöglichen (Midgley 2009). Leihradssysteme können dabei nicht nur einen gewichtigen Beitrag für eine klimafreundliche Gestaltung der „letzten Meile“ leisten. Wenn alle wichtigen Knotenpunkte des ÖPNV mit Radstationen zu Mobilitäts-Hubs gekoppelt werden, so erhöht sich die Flexibilität der Verkehrsmittelnutzung um ein Vielfaches.

Bezogen auf den Wandel von Mobilitätsmustern der Bevölkerung werden Leihradssysteme neben Carsharing-Systemen als ein wichtiger Beitrag zur Verbreitung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ gesehen, durch das auf ökologische Weise vorhandene Ressourcen geschont werden können (vgl. Scholl et al. 2010). Grundlage für die Teilnahme breiter NutzerInnengruppen ist dabei zunächst die Verbreitung neuer Informationstechnologien, insbesondere von Mobilitäts-Apps in allen sozialen Gruppen. Gleichzeitig ist es notwendig, die Verteilung von Stationen den Bedürfnissen potenzieller NutzerInnen anzupassen und sie gleichzeitig für die Betreiber effizient zu gestalten. Dies wird gegenwärtig insbesondere über die Kriterien Stationsdichte und Flottengröße diskutiert (vgl. Gönsch/Kruk 2017).

Zusätzlich zu diesen Entwicklungsfaktoren stehen aus der Nutzerinnenperspektive der leichte (komfortable) sowie der preisgünstige Zugang zu Leihradangeboten im Vordergrund. Daher werden voraussichtlich Free-Floating-Modelle in Zukunft wieder an Einfluss gewinnen, wenn es gelingt ihre technischen Anforderungen und Sicherheitsprobleme zu lösen (vgl. Pal/Zang 2017). Insgesamt wird in der Forschung der Perspektive der NutzerInnen im Verhältnis zu der von städtischen AuftraggeberInnen und BetreiberInnen bisher eher geringere Aufmerksamkeit geschenkt. In Zukunft erscheint es daher notwendig, die verschiedenen Interessen von öffentlichen Auftraggebern, diversen Betreibern und vielfältigen NutzerInnengruppen in Forschung und Praxis stärker miteinander zu verbinden, um Modelle zu entwickeln, deren Angebote von einer wachsenden Zahl unterschiedlicher NutzerInnen in ihre multimodale Alltagsmobilität integriert werden.

2.2 Good Practice – das Beispiel Hamburg

„StadtRAD Hamburg“ wurde als bisher erfolgreichstes Bike Sharing System Deutschlands ausgewählt. Das Sharing-System wird im Auftrag und auf Kosten der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Stadt Hamburg durch DB Rent (Tochter der Deutschen Bahn) betrieben.

Anbietersgeschichte

Das Konzept für das StadtRAD Hamburg wurde 2008 entwickelt, zur Betreuung ausgeschrieben sowie die notwendigen Haushaltsmittel in den städtischen Gremien sichergestellt. Anschließend wurden die ersten Standorte bestimmt und gebaut. Das System wurde 2009 mit 67 Stationen eröffnet. 2011 erfolgte eine deutliche Vereinfachung der Nutzungsmodalitäten durch Umstellung auf Funktechnologie und durch Erweiterung auf 112 Stationen und einen RFID-Schlüsselanhänger für die Entleiher, dadurch stieg die Zahl der NutzerInnen und Fahrten erheblich. Anschließend wurden jährlich neue Stationen eröffnet bis zum Stand von 209, sodass die Zahl der NutzerInnen gegenwärtig bei mehr als 333.000 und die Zahl der Fahrten bei mehr als 2,5 Mio. liegt. StadtRAD Hamburg ist damit das erfolgreichste Sharing System Deutschlands. Mit diesen Aktivitäten verfolgt die Stadt Hamburg das Ziel, die Nahmobilität für HamburgerInnen, PendlerInnen und TouristInnen zu verbessern sowie die Präsenz des Fahrrades im Straßenbild zu steigern. Zugleich soll der Umweltverbund insgesamt dadurch gestärkt werden. Die Nutzungsdaten belegen eine Erfolgsgeschichte. Unter den derzeit mehr als 333.000 registrierten NutzerInnen sind 43% Frauen und 57% Männer. Mehr als dreiviertel sind unter 45 Jahre. Fast 60% nutzt den Normaltarif, 23% den HVV und immerhin 18% nutzt die Bahncard, sie sind offensichtlich PendlerInnen.

Jahr	Fahrräder	Stationen	Kunden	Fahrten
2009	800	68	36.500	306.000
2010	1.000	72	77.200	726.000
2011	1.500	106	131.000	1.300.000
2012	1.650	123	185.500	2.050.000
2013	1.650	129	221.000	2.055.000
2014	1.650	132	280.600	2.435.000
2015	2.300	189	333.300	2.531.000
2016	2.450	209	k.A.	k.A.

Tabelle 1: Entwicklung von StadtRAD Hamburg 2009 – 2016

Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg

Gegenwärtig verfügt StadtRAD über 2450 Räder an 209 Leihstationen mit mehr als 4.000 Abstellplätzen. Das Besondere ist, dass in Hamburg alle Bezirke, fast alle S- und U-

Bahnstationen sowie Orte mit hohem Publikumsaufkommen bedient werden. Das Angebot ist 30 Minuten lang kostenlos, dies betrifft fast 90% der Fahrten. Die Nutzung kann in Kooperation mit der HamburgCard, Kreditkarte oder EC-Lastschriftverfahren erfolgen.

Nach Einschätzung des Radbeauftragten der Stadt ist der Systemausbau mit derzeit 209 Stationen bis auf weiteres abgeschlossen.³ Der aktuelle Vertrag mit dem Betreiber läuft bis 2018. Die Stadt beabsichtigt, im Rahmen der Neuausschreibung neue Angebote wie Lastenräder, Pedelecs und Kindersitze zu prüfen und evtl. in das Sharing-Angebot von StadtRAD Hamburg aufzunehmen.

Erfolgsfaktoren der Hamburger Radentwicklung

Der Erfolg von StadtRAD Hamburg ergibt sich aus seiner Einbettung in eine engagierte Gesamtstrategie „Fahrradstadt Hamburg“ und der Bildung neuer kooperativer Organisationsstrukturen. Der Erfolg dieses Ansatzes zeigt sich in einen Radanteil von 12% sowie der großen Resonanz von StadtRAD Hamburg. Im Einzelnen lassen sich folgende Erfolgsfaktoren hervorheben:

Politisches Commitment pro Rad

Entscheidend für den Hamburger Radverkehrserfolg im Allgemeinen und von StadtRAD im Besonderen ist die Verbindung eines starken und breiten Commitment der Politik und Verwaltung der Stadt Hamburg für die Förderung des Radfahrens als zentralen Teil des Umweltverbundes sowie dem Aufbau sektorenübergreifender Kooperationsstrukturen für die Leihradentwicklung in Hamburg.

Unterstützung der Radförderung auf allen Ebenen auch in der Verwaltung

Das mobilitätspolitische Commitment wird auf allen politischen Ebenen, von der Bürgerschaft Hamburg, vom Bürgermeister selbst sowie einer radaffinen Verkehrsverwaltung, den Mobilitätsverbänden und den aktiven RadlerInnen getragen.

Institutionalisierung der intersektoralen Kooperation

Es wurden vielfältige Organisationsstrukturen für die Radförderung geschaffen. Sie betreffen sowohl die Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung als auch innerhalb der Verwaltung auf gesamtstädtischer wie auch auf Bezirksebene. Dazu gehören:

- Das „Fahrradforum Hamburg“ mit diversen Arbeitsgruppen, 2006 gegründet, in denen VertreterInnen diverser städtischer Verwaltungseinheiten mit VertreterInnen der

³ Interview Olaf Böhm, Radbeauftragter der Stadt Hamburg, 27.07.2016 in Hamburg.

Politik sowie mit Mobilitätsverbänden zusammenarbeiten. Es bildete die strukturelle Basis für die Erarbeitung der Radverkehrsstrategie Hamburg. Das Radforum Hamburg ist derzeit nicht aktiv.

- Die „Radverkehrsstrategie Hamburg“, sie verfolgt das Ziel, in Hamburg bis 2020 den Radverkehr von derzeit 12% auf 25% zu erhöhen.
- Der „Hamburger Radbeauftragte“, er arbeitet seit mehr als 10 Jahren innerhalb der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation; Abteilung Verkehrspolitik an diversen Radprojekten.
- Seit 2015 wurde zudem innerhalb der Abteilung Verkehrspolitik eine Radverkehrskordinatorin mit einem Team von vier MitarbeiterInnen zur Umsetzung der Radstrategie eingesetzt.
- Die verwaltungsinterne „Lenkungsgruppe Radverkehr“.
- Das „Bündnis für Radverkehr“, dem alle Bezirksbürgermeister angehören.
- Gegenwärtig werden im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrsstrategie Hamburg die Radverkehrsbeauftragten auf Bezirksebene gestärkt, in einigen Bezirken wurden ganze Teams zur Umsetzung der Ziele „Fahrradstadt Hamburg“ eingesetzt.
- Positives Feedback der RadfahrerInnen auf die Radförderung sowie aktiv geäußerte Wünsche zum radfreundlichen Infrastrukturausbau („Druck von der Straße“).
- Vernetzung mit externen AkteurInnen, wie dem „Norddeutschen Fahrradnetzwerk“, dem „Deutschen Städtetag“, dem „Bundesländer-Arbeitskreis Radverkehr“, „bundesweites Treffen“ der deutschen Radverleihsysteme.



Foto: StadtRAD-Station in Hamburg mit gut erkennbaren und identitätsstiftenden roten Rädern, Foto: Beate Littig

Eingebettet in diese konzeptionelle und strukturelle Radverkehrsbasis wurde StadtRAD entwickelt. Dazu haben nach Einschätzung der Organisatoren folgende Faktoren beigetragen:

- Die stetige Angebotsentwicklung, d.h. der Ausbau auf alle Bezirke und die Verdichtung auf 500 m zwischen den StadtRAD-Stationen wurde durch Kommunalbeschluss finanziell sichergestellt.
- Das System wurde in der Bedienung am Terminal und per App sowie in der Radausstattung kundenfreundlich gestaltet.
- Der Auftritt und die Radgestaltung von StadtRAD unterstützt die Hamburger Identität und wurde durch die Betreiber zu einem Wahrzeichen von Hamburg gemacht.
- Die Kosteneffizienz des Systems wurde auf ca. 1€ pro Fahrt gesteigert.
- Bei den mehrmals pro Jahr stattfindenden Treffen der RadkoordinatorInnen der Stadt und der Betreiberorganisation DB Rent wird die Arbeit abgestimmt und technische Probleme zeitnah gelöst.
- In Online-Befragungen werden Kundeninteressen erfasst und in der weiteren Arbeit berücksichtigt.

Bezogen auf die Erschließung neuer Kundenpotenziale werden bisher jedoch

- keine Zielgruppenanalysen durchgeführt, so auch nicht für Migrantinnen; es stehen lediglich Daten zur Kundenzahl, Fahrten und Geschlechterdifferenzierung zur Verfügung.
- Über die Online-Befragungen werden nur Bedürfnisse vorhandener NutzerInnen erfasst, nicht aber Bedürfnisse potenzieller Nutzungsgruppen.
- Derzeit gibt es keine konzeptionellen Ansätze für die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der StadtRAD-Angebote.
- Das bedeutet, die StadtRAD-Angebote werden auch nicht für Migrantinnen optimiert oder Standorte entsprechend weiterentwickelt. Diese soziale Fragestellung der Angebotsentwicklung ist aber im Gespräch mit den RadkoordinatorInnen auf Interesse gestoßen.

Radkursförderung fasst organisatorisch Fuß in der Sportförderung

Die Radkursförderung für Migrantinnen wird in Hamburg vorrangig durch Vereine getragen. Dazu gehören:

- Diverse Migrantinnenvereine, wie beispielsweise FLAKS, Zentrum für Frauen in Altona oder die Türkische Gemeinde in Hamburg und Umgebung e.V.
- Hamburger Sportverband HSB
- Radtrainerinnen von moveo ergo sum
- Der ADFC, der deutschlandweit Radschulen für diverse Zielgruppen einschließlich MigrantInnen organisiert, bietet derzeit in Hamburg keine Radkurse für Erwachsene an.

Als Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Radkursförderung kann die Arbeit des HBV gewertet werden, dem es gelungen ist, bei drei Sportvereinen das Vereinsinteresse an neuen Vereinsmitgliedern als tragende Basis für ein längerfristiges Angebot von Radkursen für MigrantInnen zu erschließen. Auf diese Weise soll die anfängliche Pilotförderung durch den HSB im Rahmen des Programms „Integration durch Sport“ auf die Vereine übergehen und so eine nachhaltige Finanzierung sowie Organisationsstrukturen für Radkurse entstehen.

Bei der Analyse der Organisationsstrukturen von Radkursen für Migrantinnen in Hamburg ergaben sich aber auch Probleme:

- Erstens führt die Fokussierung der Förderung auf Sportvereine gleichzeitig dazu, dass die Sportvereine Radkurse nur im Rahmen ihrer Finanzierungssätze (Aufwandsentschädigung – statt Entgelt für TrainerInnenleistungen) anbieten können. Dies wiederum bedeutet, dass die ursprünglich sehr aktiven hauptberuflichen RadtrainerInnen von diesen Entgelten sich nicht finanzieren können. Sie verlieren ihre Aufträge für geförderte Radkurse. Gegenwärtig gibt es keine beiderseitig befriedigenden Kooperationsstrukturen zwischen selbständigen RadtrainerInnen und ehrenamtlichen RadtrainerInnen. Auf diese Weise liegen Förderpotenziale brach.
- Zweitens erweist sich für die nachhaltige Radkursförderung als Problem, dass MigrantInnenvereine in dieses Fördersystem nicht eingebunden sind. Vonseiten solcher Vereine wird hervorgehoben, dass sich für sie aufgrund einer fehlenden Rahmenförderung unabhängig vom HSB die jährliche Beantragung einzelner Radkurse in Form von Mikroprojekten so arbeitsintensiv gestaltet, dass sich für sie der erforderliche Antrags- und Abrechnungsaufwand nicht lohnt. Daher werden Radkurse nach Pilotphasen oft nicht weitergeführt.
- Drittens zeigte sich, dass Organisationen, die Radkurse für Erwachsene anbieten und so einen wichtigen Beitrag zu Entwicklung des Radverkehrsanteils in Hamburg leisten, derzeit nur sporadisch mit der städtischen Radverkehrsverwaltung vernetzt sind.
- Viertens spielt die Nutzung von StadtRAD für Migrantinnen in Radkursen oder in Vereinen, die sich für radfahrende MigrantInnen engagieren, derzeit keine Rolle.

Insgesamt zeigen sich interessante organisatorische Ansätze im Fallbeispiel Hamburg. Die Integration neuer Zielgruppen, wie die der Migrantinnen oder allgemein die der Radanfängerinnen bzw. Spät-WiedereinsteigerInnen, steht hingegen erst am Anfang.

2.3 Good Practice – das Beispiel Paris und Umgebung

Paris hat sich zum Ziel gesetzt eine fußgänger- und radfreundliche Stadt mit besserer Luftqualität zu werden. Die Stadt verfolgt eine ambitionierte Radpolitik und wagt sich an die meist unpopuläre Neuverteilung des öffentlichen Raums. Bis 2020 soll die Gesamtlänge der in Paris existierenden Fahrradwege verdoppelt und der motorisierte Verkehr um die Hälfte

reduziert werden. Der Erfolg des Fahrrad-Leihsystems Vélib' war maßgeblich an der Einführung von Bike-Sharing Systemen in anderen Großstädten beteiligt, nun soll Vélib' in Paris weiter ausgebaut werden. Migration prägte den Charakter der Stadt in der Vergangenheit und ist bis heute ein großes Thema in Paris.

Politisches Commitment pro Rad

Paris hat derzeit einen geringen Radverkehrsanteil von ca. 3% – das soll sich mit der neuen Radstrategie ändern. Die Stadt nimmt für ihre Radverkehrsstrategie „Paris capitale du vélo 2020“ für den Zeitraum von 2015-2020 ein Budget von 150 Mio. Euro in die Hand, unter anderem um das Radwegenetz zu verdoppeln, Langstrecken-Radschnellwege zu bauen, 30km/h Zonen auszuweiten und dort das Radfahren gegen die Einbahn zu ermöglichen sowie sichere Fahrradabstellplätze zu errichten. Die geplante Ausweitung des öffentlichen Leihradsystems Vélib' ist in diesem Kontext zu betrachten.



**Mit einem Vélib' unterwegs auf einem baulich getrennten Radweg,
Foto: Eliza Brunmayr**

Sowohl Vizebürgermeister Christophe Najdowski (Verkehrs- und Planungsstadtrat) als auch Bürgermeisterin Anne Hidalgo bekennen sich deutlich zur Radverkehrsstrategie von Paris. Alle in der Stadtregierung von Paris vertretenen Parteien haben für die Radstrategie gestimmt.⁴

Von Vélib' zu Vélib' Metropole – ein erfolgreiches Leihradsystem wird neu aufgestellt

⁴ Interview Nicholas Fayet, Mobilitätsabteilung der Stadt Paris, zuständig für Radverkehrsplanung, 17.11.2016 in Paris

Im Jahr 2007 wurde in Paris mit Vélib' mit JCDecaux als Betreiber das zu dieser Zeit größte Bike Sharing System implementiert. Vélib' hat in Paris wesentlich zu einer Steigerung der Fahrradnutzung beigetragen. Der Erfolg von Vélib' gründete auf einem flächendeckenden System (Stationen alle 300 Meter), einem begleiteten Ausbau der Fahrradinfrastruktur und relativ günstigen Tarifen. Auch der im Vergleich zu anderen europäischen Städten niedrige Anteil von Personen, die ein Privatrads besitzen, hat zum Erfolg von Vélib' beigetragen.



Verleihvorgang bei einer Vélib'-Station, Foto: Eliza Brunmayr

Zum Zeitpunkt unseres Besuches (November 2016) war der Vertrag mit JCDecaux, dem bisherigen Betreiber von Vélib', am Auslaufen, das Ergebnis der neuen Ausschreibung war noch nicht bekannt. (Aufgrund der heiklen Ausschreibung war kein Vertreter von JCDecaux für ein Interview bereit.)

Bis 2017 war Vélib' Teil eines Werbevertrags. Bei der neuen Ausschreibung wurden Werbung und der Betrieb von Vélib' getrennt. Für den neuen Vertrag für „Vélib' metropole“ wurde ein neuer Verband gegründet, von der Stadt Paris und den Randstädten, die sich an „Vélib' metropole“ beteiligen wollen. Der Vertrag mit dem zukünftigen Betreiber wird zwischen dem Verband und dem Betreiber abgeschlossen. Bisher gab es 300 Stationen außerhalb der Pariser Stadtgrenze, die von der Stadt Paris finanziert wurden. Insgesamt umfasst das System heute über 20.000 Fahrräder an 1256 Stationen in Paris und einigen Umlandgemeinden.

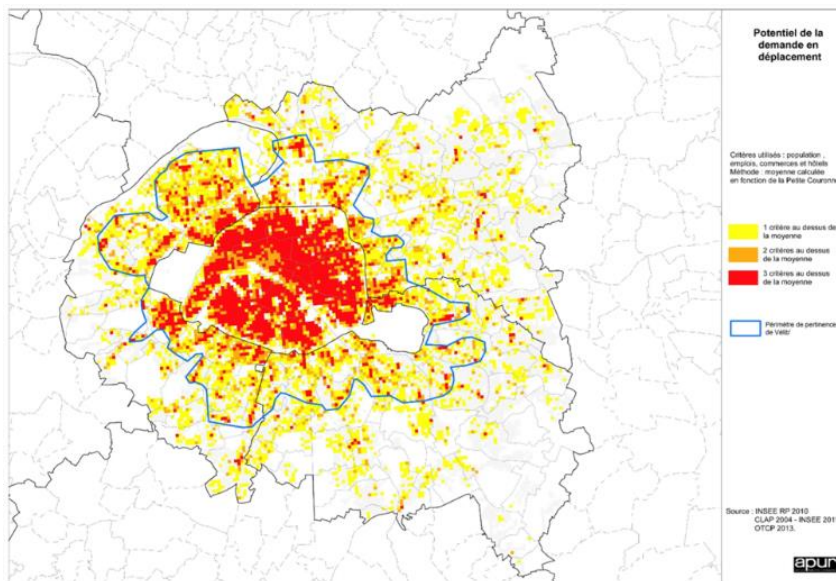


Abbildung 3: Mögliche Erweiterungsgebiete für Vélib' in der Metropolenregion Paris

Quelle: Apur 2015. Étude d'opportunité d'un Vélib' métropolitain

Abbildung 3 visualisiert mögliche Erweiterungsgebiete in der Metropolregion von Paris (Apur 2015). Der innerste Kreis umgrenzt die Pariser Stadtgrenze. Als Kriterien wurden die Bevölkerungsdichte, Anzahl der Arbeitsplätze sowie Anzahl der Geschäfte und Hotels herangezogen. Die eingefärbten Gebiete zeigen an, ob eins (gelb), zwei (orange) oder drei (rot) dieser Kriterien überdurchschnittlich hoch sind und sich demnach für Bike-Sharing eignen.

Zielgruppenorientierung ist ein Randthema

Soziale Überlegungen, um zusätzliche Zielgruppen für Vélib' anzusprechen, spielen bei der Planung der Ausweitung keine Rolle. Vorstädte mit geringem Einkommen können sich die Vélib'-Stationen eher nicht leisten.⁵ Bisher wurden keine Daten zu den NutzerInnen erhoben und keine Zielgruppen direkt angesprochen. Die Internetkommunikation über ein gut besuchtes Blog wird jedoch vorwiegend von urbanen, gebildeten BürgerInnen verfolgt. Es zeigte sich auch, dass die Stationen in sozial schwachen Bezirken mit hohem migrantischen Bevölkerungsanteil am stärksten von Vandalismus betroffen und am häufigsten außer Betrieb sind. Generell ist der typische Radfahrende in Paris ein Mann in mittlerem Alter (40% Frauen, 60% Männer). Laut Umfragen würden sich Pariserinnen mehr baulich getrennte Infrastruktur wünschen, was die Stadt mit ihrer Radstrategie bis 2020 umsetzen will.⁶

⁵ Interview Nicholas Fayet, Mobilitätsabteilung der Stadt Paris, zuständig für Radverkehrsplanung, 17.11.2016.

⁶ Ebenda.

Kooperation der Stadt Paris mit zivilgesellschaftlichen Organisationen

Bei der Planung neuer Radinfrastruktur gibt es einen institutionalisierten Abstimmungsprozess mit Radinteressensvertretungen. Alle ein bis zwei Monate lädt Vizebürgermeister Najdowski VertreterInnen aller Radorganisationen, des Pariser Verkehrsunternehmens (RATP) und der Polizei zu einem Abstimmungstreffen (Technical Committee) ein, wo Pläne vorgelegt und besprochen werden, teils gibt es Treffen auch bevor Pläne gezeichnet werden, um gemeinsam die beste Lösung auszuarbeiten. Zusätzliche strategische Abstimmungstreffen werden einberufen, um die Radverkehrspolitik allgemein zu diskutieren. Die Stadt bringt der Zusammenarbeit mit Radorganisationen Wertschätzung entgegen: So sagt Nicholas Fayet: „*They make us do more ambitious projects.*“

Zusatzangebot für Familien: P’tit Vélib’

Über die Sommermonate gibt es mit P’tit Vélib’ ein zusätzliches Leihradangebot der Stadt, das sich an Familien richtet und in Zusammenarbeit mit Vereinen angeboten wird. In Grünzonen, Parks und entlang der Seine können sich Familien an 3 Tagen pro Woche für 4 Euro ein Fahrrad ausleihen. So können Kinder kostengünstig Radfahren üben, ohne dass ihre Eltern für sie (vorerst) ein eigenes Rad kaufen müssen.

Radkurse leben von ehrenamtlichem Engagement



Radkurs in Clichy, Vorstadt von Paris, Foto: Eliza Brunmayr

Die Stadt Paris – und die Vorstädte Montreuil und Clichy handhaben das ähnlich – unterstützt Fahrrad-Organisationen, die Radkurse anbieten, teilweise mit Fahrrädern, Werkzeug

oder einer Raumnutzungsmöglichkeit, finanziert jedoch keine Radkurse. Die Radkurse werden ehrenamtlich organisiert und geleitet.

Viel Erfahrung mit Radkursen hat die Radschule Montreuil am Rande von Paris. Sie bietet seit 2002 ehrenamtlich Radkurse für Erwachsene an, die sie von absoluten Anfängen bis hin zum Meistern komplexer städtischer Verkehrssituationen begleitet. Die Nachfrage ist enorm. An einem Wochenende nehmen bis zu 200 RadschülerInnen verschiedenster Niveaus teil. Die Nutzung von Vélib' ist nicht Bestandteil der Radkurse.



Radkurs in Montreuil, Vorstadt von Paris, Foto: Eliza Brunmayr

2.4 Good Practice in Ljubljana – Bike-Sharing eingebettet in ganzheitliche Zentrumserneuerung

Ljubljana bot sich als Good Practice Beispiel an, weil die Innenstadt fußgänger- und fahrradfreundlich umgestaltet worden ist, die Stadt wurde dafür im Jahr 2016 zum European Green Capital ernannt. Das Bike-Sharing System BicikeLJ wurde im Jahr 2011 eingeführt und wird von der Bevölkerung gut angenommen. Bereits im ersten Jahr des Bestehens wurden über 600.000 Fahrten getätigt. Der Nutzungsgrad liegt bei 6 Fahrten pro Rad und Tag (vgl. City Municipality of Ljubljana, Urban Planning Department). Ljubljana hat einen Radverkehrsanteil von ca. 16%. Das Beispiel von BicikeLJ zeigt, dass Bike-Sharing auch in mittelgroßen Städten gut funktionieren kann.

Erfolgsfaktoren der Nutzung des Sharing-Angebotes BicikeLJ Ljubljana:

- Politisches Commitment
- Bike-Sharing eingebettet in Maßnahmen für Stadterneuerung

Politisches Commitment

In den 1990er Jahren ist das Stadtzentrum von Ljubljana verfallen, zahlreiche Shopping Center am Stadtrand haben die Kaufkraft vom Zentrum abgezogen, das Stadtzentrum hatte sich zum schwächsten Teil der Stadt entwickelt. Um dieser Dynamik entgegenzuwirken gab es eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Bürgermeister Zoran Janković und Vizebürgermeister Janez Koželj, beide seit 2007 im Amt, um die Innenstadt konsequent in einen qualitativen öffentlichen Raum umzubauen. Impulsgeber und treibende Kraft hinter dem Umbau ist der Architekt und Urbanist Janez Koželj.⁷

Maßnahmen zur Belebung des Zentrums

Renovierung und Aufwertung des öffentlichen Raums (Pflasterung, Straßenmöbel,...)

- Kein Autoverkehr im Zentrum (Fußgängerzonen mit Radfahrerlaubnis bzw. nur Anrainerverkehr im äußeren Zentrum)
- Neue bzw. verbesserte Radinfrastruktur
- Zusätzliche Fuß- und Radbrücken (In 11 Jahren 11 zusätzliche Brücken gebaut)
- Attraktivierung der Ufer
- Neues Müllkonzept – Forcierung der Mülltrennung und unterirdische Müllsammlung
- Öffentliches Leihradsystem BicikelJ



Über den Kreistrunden Platz führte vor zehn Jahren noch eine Hauptstraße, nun Fußgängerzone mit Radfahrerlaubnis, Fotos: Eliza Brunmayr

BICIKELJ – Bike-Sharing als Werbung fürs Radfahren

Im Jahr 2011 wurde BicikelJ mit 31 Stationen gestartet, im Laufe des Jahres 2017 wird auf 50 Stationen erweitert. Die Stationen sind 300-500 Meter voneinander entfernt, wobei die zusätzlichen Stationen entlang der Hauptverkehrsachsen bis zu Park & Ride Stationen posi-

⁷ Interview mit Janez Koželj, Vizebürgermeister von Ljubljana, durchgeführt am 2.3.2017 in Ljubljana.

tioniert werden, mit den PendlerInnen als wichtigster Zielgruppe bei der Ausweitung. Betrieben wird BicikeLJ von der Firma Europlakat, eine Tochterfirma von JCDecaux, welche im Gegenzug Werbeflächen der Stadt bekommen hat. Die Räder sind auf Wunsch der Stadt werbefrei gehalten.



Entnahme eines BicikeLJ-Leihrades, Foto: Eliza Brunmayr

Rund 10% der Bevölkerung Ljubljanas nutzt BicikeLJ aktiv.⁸ Für BürgerInnen Ljubljanas ist die Nutzung besonders einfach, da die Ausleihe mit einer Chipkarte funktioniert („Urbana“-Karte), welche auch für den Öffentlichen Verkehr, Büchereien, Museen verwendet wird. Aufgrund strenger Datenschutzregelungen sammelt BicikeLJ keine personenbezogenen Daten der NutzerInnen, weshalb auch keine Zielgruppen- bzw. NutzerInnenanalyse möglich ist.⁹ Hauptproblem und deshalb auch Hauptzielgruppe für die Erweiterung von BicikeLJ ist nach Einschätzungen des Bürgermeisterstellvertreters der Pendelverkehr – um die 100.000 Autos kommen täglich aus dem Umland nach Ljubljana, der Besetzungsgrad der Autos liegt bei rund 1,3 Personen.

Kooperation mit Fahrrad-NGOs

Vizebürgermeister Janez Koželj sieht die Fahrrad Interessensvertretung Ljubljana Cyclists' Network (Ljubljanska kolesarska mreža) als wichtigen Partner. VertreterInnen der NGO nehmen bei Round Tables teil und werden bei dem aktuell auszuarbeitenden Mobilitätskonzept eingebunden. Allerdings erfährt das Cyclists' Network welche Anregungen angenommen

⁸ Interview Matjaž Čepon, technischer Direktor v. Europlakat (Betreiberfirma BicikLJ), 3.3.2017 in Ljubljana.

⁹ Ebenda.

men werden erst wenn das Ergebnis veröffentlicht wird. Was die Transparenz des Gesamtprozesses betrifft, bestehe somit Verbesserungsbedarf.¹⁰

2.5 Good Practice – Das Beispiel Berlin

Berlin ist aus mehreren Gründen für die zielgruppenspezifische Entwicklung der Radförderung interessant.

- Der Radverkehrsanteil beträgt 2013 in Berlin 13%.
- Es gibt eine sehr aktive und starke Radcommunity in der Stadt.
- Mit dem Erfolg der Initiative „Volkentscheid Fahrradstadt Berlin“ und den Verhandlungen der Initiatorinnen mit dem Senat über ein neues Radverkehrsgesetz haben sich die Rahmenbedingungen für die Radförderung grundlegend verändert.
- Derzeit entstehen zwei große konkurrierende Leihradsysteme.
- Schließlich sind in den vergangenen Jahren diverse ehrenamtliche Initiativen entstanden, die auf innovative Art das Radfahren sowie den Zugang zum eigenen Rad für benachteiligte Gruppen, wie MigrantInnen und Flüchtlinge, unterstützen.

2017 Neustart von „nextbike Berlin“ und „LIDLE BIKE“¹¹



Leichte nextbike-Station in Berlin, Foto: nextbike Berlin

Wie andere deutsche Städte auch hat der Berliner Senat 2010 mit der Deutschen Bahn das System „Call a Bike“ zunächst als stationsungebunden und ab 2011 als stationsgebundenes

¹⁰ Interview Janez Bertoneclj, Ljubljana Cyclists' Network, durchgeführt am 2.3. 2017 in Ljubljana

¹¹ Zum Zeitpunkt unseres Besuches waren chinesische Floating-Anbieter in Berlin noch nicht aktiv.

Leihradssystem realisiert. In der Vertragszeit wurden 150 Stationen geschaffen und die Zahl der Nutzerinnen stieg bis 2015 auf ca. 100.000. Erklärte Zielgruppen waren Berufspendler sowie Besucher der Stadt.

Da die Stadt jedoch mit der stagnierenden Zahl der Stationen unzufrieden war, erfolgte 2016 eine offene Neuausschreibung, die auf eine deutliche Erweiterung der Stationszahl, auf eine Effizienzsteigerung des Systems sowie auf Innovationsfreundlichkeit des Betreibers ausgerichtet war. Der Wettbewerb wurde durch „nextbike Leipzig“ gewonnen (vgl. nextbike Berlin). Der Betreiber- und Systemwechsel war ohne größere Probleme möglich, da bereits zuvor die jährliche Förderung von 1 Mio. Euro in den laufenden Betrieb floss, während die Stationen durch den Betreiber getragen wurden. Auf diese Weise wurden nach Vertragsende deren Abbau und das Auslaufen der Förderung vereinbart. Diese Vertragsform sowie die Konzentration der Förderungen auf den laufenden Betrieb erweisen sich als Erfolgsfaktor für eine flexible Systementwicklung.¹²

Der Vertrag umfasst eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option einer Verlängerung um weitere drei Jahre. Für die Finanzierung des Systems werden im Berliner Haushalt insgesamt 7,5 Mio. Euro bereitgestellt. Eine weitere Finanzierung erfolgt über die Zugangs- und Nutzungsentgelte. Durch Kooperationen mit öffentlichen oder privaten Einrichtungen soll zudem die Finanzierung von Teilen des Systems unterstützt werden, um das Stationsnetz räumlich zu erweitern und im Bestand sinnvoll zu verdichten.

Im Vertrag findet sich ein weiterer Erfolgsfaktor, der jedoch erst im Verlaufe der Laufzeit empirisch nachgewiesen werden kann. Das Vertragssystem umfasst ein Bonus-Malus-System, das der Qualitätssicherung dient. Werden die von der Stadt vorgegebenen Kriterien nicht erreicht, erfolgt eine Minderung der geplanten Förderung von 1,5 Mio. Euro pro Jahr. Der Betreiber ist also finanziell daran interessiert, das System ständig weiterzuentwickeln, ohne vorrangig den Vorgaben des öffentlichen Auftraggebers zu folgen. Zu den Erfolgskriterien gehört beispielweise die Verfügbarkeit von Rädern und von freien Rückgabeplätzen an allen Stationen. Auf diese Weise kann nicht nur die Effizienz, sondern insbesondere auch die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Die eigenständige Weiterentwicklung des Systems durch den Betreiber und die Erschließung neuer KundInnengruppen sind ausdrücklich erwünscht.

Ein weiterer Erfolgsfaktor besteht in den Erfahrungen des Anbieters, der in 23 Ländern Leihräder anbietet, sowie in seiner Fokussierung auf das Kerngeschäft Fahrradverleih. Im Mai 2017 startete nextbike Berlin mit 2.000 Rädern an 200 Stationen. Zum Start übernahm die Stadt Berlin die Gebühren für die ersten 10.000 Ausleihen. Die Zahl sowie die Standorte der Stationen werden nach Rücksprache mit dem Senat durch den Betreiber direkt mit den Bezirken festgelegt. Bis 2018 sollen insgesamt 700 Stationen mit über 5.000 Rädern errichtet

¹² Interview Dr. Julius Menge, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin 28.03.2016

werden. Damit wird in Berlin das größte Fahrradverleihsystem Deutschlands entstehen. Der Service für die NutzerInnen wird durch die Ausstattung der Fahrräder mit einem Bordcomputer verbessert. Die Räder verfügen über ein integriertes Schloss an der Vordergabel, das sich bei der Ausleihe über App, Bordcomputer, Hotline oder am Terminal automatisch öffnen und ebenso einfach wieder verschließen lässt. Dies ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern ihr Rad auch bei voll besetzten Fahrradständen einfach daneben abstellen und ausbuchen zu können. Mittels GPS kann in der App, am Terminal oder auf der Website gesehen werden, wo sich das nächste freie Leihrad befindet. Die Räder verfügen über eine 8-Gang-Nabenschaltung, wodurch das Fahren auf unebenem Gelände erleichtert wird.

Von besonderer Bedeutung am Konzept von nextbike Berlin ist das ausdrückliche Bekenntnis dazu, durch eigenständige Anstrengung stetig wachsen zu wollen, indem eine systematische Kundenpolitik entwickelt wird. Da sich das System erst im Aufbau befindet, konnten die entsprechenden Aktivitäten noch nicht empirisch beobachtet werden. Allerdings strebt die Geschäftsführung nach Beendigung der Basisphase die Entwicklung von Teilprojekten an, die die Radfahrbedürfnisse spezifischer KundInnengruppen in besonderer Weise adressieren sollen. Für die hier analysierte Gruppe der Migrantinnen ist in diesem Zusammenhang besonders interessant, dass nextbike Berlin die KundInnengruppe der MieterInnen mit besonderen Angeboten ansprechen will. Dazu sucht die Geschäftsführung den Kontakt zu Wohnungsgesellschaften. Diese könnten beispielsweise mit dem Mietvertrag ein Mobilitätsservicepaket anbieten, das den Zugang zu nextbike Berlin inkludiert. Da dies insbesondere Familien ohne Auto oder mit geringem Einkommen interessieren könnte, würde durch dieses Angebot auch die Gruppe einkommensschwacher Migrantinnen erreicht. Frauen, die keine Bankomatkarte besitzen, könnten eine Mobilitätskarte ihres Vermieters benutzen usw. Dieses innovative Angebot würde das „normale“ öffentliche Leihradsystem nutzungsorientiert weiterentwickeln. Man darf gespannt sein auf die Entwicklung der Diversität der Berliner nextbike-KundInnen sowie das dadurch mit großer Wahrscheinlichkeit beschleunigte Wachstum der NutzerInnenzahlen und Fahrten.

Parallel zum neuen Angebot von nextbike Berlin organisierte der ehemalige Betreiber Deutsche Bahn mit seinem neu gewonnenen Sponsor das LIDL BIKE. Es ist als stationsungebundenes Leihradsystem kombiniert mit einem Bonussystem konzipiert, dass eine weitgehend konzentrierte Abgabe in bestimmten Rückgabebereichen begünstigt. Wer sein Rad nicht an irgendeiner Straßenecke, sondern an einem der bezeichneten Rückgabebereichen abschließt und stehen lässt, dem wird ein finanzieller Bonus gutgeschrieben.

Die 3.500 Räder von LIDL BIKE sind bereits seit Februar 2017 überall innerhalb des S-Bahn-Ringes zu mieten. Sie sind farblich auffällig und gut sichtbar mit der Eigenwerbung des Sponsors versehen. Sie stehen auf vielen Gehwegen, überall im Stadtzentrum verteilt. Dies bedeutet eine bisher ungenehmigte und finanziell nicht abgegoltene Inanspruchnahme öf-

fentlichen Raumes, wie sie etwa für Betreiber von Schanigärten gilt.¹³ Zum Zeitpunkt der Analyse wurde diskutiert, ob es in Berlin Bedarf für zwei große Leihradsysteme gibt. Wie sich die Nachfrage entwickelt, wird die Zukunft zeigen.

Starke und vielfältig organisierte Berliner Fahrradcommunity

Die Nutzung von Leihrädern ist in Berlin Teil einer sehr lebendigen Fahrradkultur. Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des gesamten Radverkehrs ist die Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ (vgl. Volksentscheid Fahrrad Berlin). Sie hat radinteressierte Kräfte gebündelt, das große Interesse an einer nachhaltigen Infrastrukturentwicklung öffentlich sichtbar gemacht und das Klima in der Stadt zugunsten des Radverkehrs verändert.



Symbol der Bewegung Volksentscheid Fahrrad Berlin, Foto: Volksentscheid Fahrrad Berlin

Ausgangspunkt der Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ war die Unzufriedenheit aktiver Berliner BürgerInnen über die mangelnde Umsetzung der Ziele des durchaus ansprechenden Radverkehrsplans des Berliner Senats. In Zusammenarbeit mit dem ADFC (vgl. ADFC) organisierten sie 2015 eine Ideenwerkstatt, die in einem basisdemokratischen Verfahren 10 Ziele für einen Volksentscheid erarbeitete und veröffentlichte. Diese Ziele weisen zwei Besonderheiten auf. Sie umfassen zum einen keine allgemeinen Erklärungen, sondern konkrete Maßnahmen. Die Ziele sollen zum anderen in einem erlebbaren Zeitrahmen von 8 Jahren bis 2025 praktisch umgesetzt werden (vgl. Volksentscheid Fahrrad Berlin).

- Ziel 1: 350 Kilometer sichere Fahrradstraßen auch für Kinder

¹³ Zum Zeitpunkt der Analyse waren chinesische Anbieter in Berlin noch nicht aktiv. Es gab daher keine Diskussion der Raumprobleme, die der Stadt durch neue Anbieter von frei abstellbaren Leihrädern entstehen können.

- Ziel 2: Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße
- Ziel 3: 75 gefährliche Kreuzungen pro Jahr sicher machen
- Ziel 4: Transparente, schnelle und effektive Mängelbeseitigung
- Ziel 5: 200.000 mal Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen und Straßen
- Ziel 6: 50 Grüne Wellen für's Fahrrad
- Ziel 7: 100 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
- Ziel 8: Fahrradstaffeln und eine Sondereinheit Fahrraddiebstahl
- Ziel 9: Mehr Planerstellen und zentrale Fahrradabteilungen
- Ziel 10: Berlin für mehr Radverkehr sensibilisieren

Aus diesen Zielen wurde im Frühjahr 2016 in einem öffentlichen Verfahren unter Mithilfe von JuristInnen eine Gesetzesvorlage zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (RadG) erarbeitet. In nur vier Wochen wurden mehr als 105.000 Unterschriften für den Antrag auf Einleitung des Volksbegehrens gesammelt. Allerdings verzögerte der damalige Berliner Senat die Gesetzesprüfung über den gesetzlich vorgeschriebenen Termin hinaus, woraufhin die Initiative im Dezember 2016 eine Untätigkeitsklage zur verschleppten Zulässigkeitsprüfung des Rad-Gesetzes gegen die Senatsverwaltung einreichte. Daraufhin wurde das Gesetz geprüft und im Februar 2017 in der gegebenen Form als unzulässig, aber überarbeitungsfähig, beschieden. Die Initiative zog daraufhin ihre Untätigkeitsklage gegen den Berliner Senat zurück und verhandelt seitdem mit dem Senat über ein gemeinsames Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin, für das Eckpunkte im April 2017 veröffentlicht wurden. Die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Maßnahmen wurden von der Initiative als zu gering und daher nicht als Grundlage für das Gesetz eingeschätzt. Es wird angestrebt das Gesetz noch 2017 im Abgeordnetenhaus zu verabschieden. Mit den geplanten Maßnahmen soll ein Radverkehrsanteil von 20% bis 2025 erreicht werden.¹⁴

Der besondere Erfolgsfaktor der sich hier zeigt, sind die nach einer Phase der konfrontativen Interessendeklaration begonnenen gemeinsamen Lernprozesse, an denen engagierte BürgerInnen, PolitikerInnen und Verwaltungsangestellte beteiligt sind. Diese Lernprozesse betreffen sowohl politische und zielgruppenspezifische Interessen als auch juristische sowie technologische und organisatorische Handlungsrahmen. Diese gemeinsamen Lernprozesse sind möglich, da die Vertreterinnen der radinteressierten Bevölkerung nicht nur gehört werden, sondern kontinuierlich in die Ausarbeitung des neuen Gesetzes einbezogen sind. So können auf ihrer Seite illusorische Ziele aufgegeben werden. Umgekehrt werden verkehrspolitische Kompetenzen aus der Bevölkerung unmittelbar für die Verwaltung und politische Entscheidungen erschlossen, die die Umsetzung vorhandener Radverkehrsziele um ein vielfaches beschleunigt.

Neben der Initiative Volksentscheid Fahrrad gibt es in Berlin vielfältige Initiativen zur Förderung des Radfahrens sowie des Zugangs zu einem eigenen Rad. Dazu gehören:

¹⁴ Interview Kerstin Stark, Initiative Fahrradvolksentscheid Berlin 27.03.2017 in Berlin.

- Rückenwind e.V. (siehe <http://rueckenwind.berlin/>)
- Mädchen-Radwerkstatt Kidbike e.V. im Mädchenzentrum Alia
- Fahrradmarkt Berlin (siehe <http://www.fahrradmarkt-berlin.de/>)
- #BIKEYGEES e.V. Berlin (siehe <http://bikeygees-berlin.org/de/>)
- Projekt Velomenal (siehe <http://www.bamf.de/DE/DasBAMF/Clearingstelle/Projekte/projekte-detailansicht-node.html?projectId=252&sortString=%2Baudience>, <http://www.morus14.de/>)

Allen diesen Aktivitäten zur Radförderung ist gemeinsam, dass sie vollständig oder weitgehend im zivilgesellschaftlichen Ehrenamt organisiert werden. Alle, mit Ausnahme des Projektes Velomenal, sind als Vereine organisiert. Die Aktivitäten der Vereine sind mittel- oder langfristig ausgerichtet und werden in ihren konkreten Formen ständig verändert und weiterentwickelt. Diese Vereine erhalten nur in sehr geringem Umfang sowie sporadisch öffentliche Fördergelder, etwa über Lottomittel oder sie finanzieren sich vollständig durch private Rad- und Geldspenden. Teilweise werden Räumlichkeiten für Werkstätten durch die Stadt bereitgestellt. Die Aktiven sind mit diesen Bedingungen arrangiert und streben keine grundsätzlichen Veränderungen an.

Fast alle Projekte sind untereinander gut vernetzt. Man kennt sich, informiert sich über Aktivitäten und Angebote und hilft sich aus. Es gibt keine Konkurrenzen um knappe Fördermittel. Durch die gute Vernetzung können Teilnehmerinnen an Radkursen zu Radwerkstätten bzw. Radmärkten geschickt werden, um nach erfolgreichem Training ein Rad zu erwerben. Die Vernetzung mit öffentlichen Stellen ist hingegen eher gering. Manche Initiativen haben keinerlei Kontakte zum Senat oder zu den Stadtbezirken. Je kleiner die Initiative, desto weniger Zeit haben die Aktiven dafür, da diese für die Organisation von HelferInnen sowie bei den unmittelbaren Hilfsaktivitäten benötigt wird. Andere Vereine kennen sich mit Förderprogrammen aus und entwerfen immer wieder neue Projekte rund um das Thema Radförderung.

Ein Beispiel aktiver Bürgerhilfe ist #BIKEYGEES e.V. Der Verein wurde gegründet, um Flüchtlingen die Gelegenheit zu geben, Rad fahren zu lernen. Das Besondere an diesem Konzept sind die offenen Radkurse, d.h. man braucht sich nicht anzumelden, man kann einfach zu einem Termin kommen. Dazu brauchen die Organisatorinnen die Unterstützung von einer Vielzahl an Helferinnen, die sie koordinieren müssen. Die radinteressierten Flüchtlinge erlernen in der Regel nur die Grundfähigkeiten, alles Weitere müssen sie selbst erlernen. Dazu ist der vermittelte Zugang zu einem recycelten Rad sehr hilfreich. Einen Überblick über die Weiterentwicklung der Radfähigkeiten haben die Organisatorinnen nur in Ausnahmefällen. Derzeit entwickelt sich das Projekt von einem vollständig ehrenamtlichen System zur Mithilfe für eine geringe Aufwandsentschädigung. Dies ist hilfreich, da die meisten HelferInnen aus dem studentischen Bereich kommen und selbst nur über ein geringes Einkommen verfügen. Die Organisatorinnen halten ein Abflauen des Lernbedarfes dieser Gruppe für

möglich, ob das gewonnene Knowhow dann verstärkt für Migrantinnen genutzt werden wird, die schon länger in der Stadt leben, wird sich zeigen. Der Bedarf ist vorhanden.



Bei der Auszeichnung mit dem **Hatun-Sürücü-Preis**

Foto: Annette Krüger, #BIKEYGEES e.V. Berlin

Auf diesen Bedarf ist beispielsweise das Projekt Velomenal ausgerichtet. Es hat sich aus einem Radprojekt der Polizei Neuköln und Morus14 e.V. für Kinder mit Migrationshintergrund entwickelt. In diesem Rahmen haben Mütter ebenfalls ihr Interesse am Radfahren lernen geäußert. Daraufhin wurde durch die Polizei Neuköln und Morus14 auch ein Angebot für Migrantinnen entwickelt. Es wurden Radkurse zu attraktiven Freizeitorten organisiert und gegen ein Pfand können sich die Frauen zudem Fahrräder für einen Tag ausleihen. Sie brauchen also kein eigenes Rad, um Rad fahren üben zu können. Derartige Projekte hängen in besonderem Maße vom Engagement der Beteiligten ab, da sie nicht in der „normalen“ verkehrspolitischen Arbeit der Polizei verankert sind. Die entsprechende Arbeit steht in Konkurrenz zu kurzfristig erfolgversprechenden Aktivitäten der Berliner Polizei, die mehr institutioneninterne Anerkennung erhalten. Die Beteiligten brauchen eine hohe persönliche Motivation. Wenn das Projekt 2018 endet, entsteht daher die Frage, ob durch die neuen Vorgesetzten ein Nachfolgeprojekt genehmigt wird. Zudem erfordern diese Projekte eine regelmäßige Kooperation mit den in den Communities verankerten Vereinen. In diesen Vereinen wird Knowhow und Zeit investiert, ohne dass sie auf vergleichbare bezahlte Zeitressourcen aufbauen können. Aus diesem Grunde ist die Fortführung der Arbeit nach Projektende auch auf dieser Seite durch Unsicherheiten geprägt, obwohl der Bedarf weiterhin vorhanden ist.

Sehr erfolgreich sind in Berlin diverse Radwerkstätten, die Räder für Flüchtlinge und andere Hilfsbedürftige reparieren. So hat die Werkstatt Rückenwind e.V. unter Beteiligung von fast 50 Freiwilligen bereits 600 Räder für Flüchtlinge repariert. Um an Radspenden und andere

Spenden zu kommen, aber auch, um verschiedene Menschen zusammenzubringen, werden regelmäßig Aktionstage veranstaltet. An diesen Aktionstagen wird beispielsweise auch Musik gemacht, sie dienen so als soziale Treffpunkte.

Eine Besonderheit ist der Verein Kidbike e.V., der eine offene Radwerkstatt für Mädchen in Kreuzberg führt. Hier können die Mädchen einmal wöchentlich unter Anleitung und Schutz lernen, woraus ein Rad besteht, wie es funktioniert und wie man es repariert. Da im Bezirk viele Migrantinnen wohnen, sind auch die Kurse bunt gemischt und es verwundert nicht, dass auch die Bezeichnungen der Radbestandteile gelernt sein wollen. Die einzelnen Projekte variieren, aber besonders innovativ ist die Initiative, dass Mädchen, die selbst oft aus migrantischen Familien stammen, Fahrräder für Flüchtlinge reparieren. Sie erleben so die eigene Kraft aktiver Solidarität.

Der „Fahrradmarkt Berlin“ hat sich zu einer Institution entwickelt, die leistbare Räder für alle bietet. An zwei festgelegten Wochenenden im Monat werden an festen Standorten Räder zu fairen Preisen angeboten. Hier können Migrantinnen und Flüchtlinge inmitten einer Vielfalt an BerlinerInnen ein Rad kaufen und sich als „normaler Teil“ einer radmobilen Stadt erleben.

Insgesamt belegt das Fallbeispiel die enorme Bedeutung und den Einfluss der radinteressierten Community zum einen auf das Mobilitätsklima der Stadt insgesamt und damit auf die Forcierung der nachhaltigen Verkehrspolitik. Diese gewinnt durch die maßnahmenbezogene Kooperation zwischen Senat und Bürgern eine neue Qualität. Damit wird ein begünstigender Rahmen auch für die Leihradentwicklung abgesteckt. Die dort entstehende NutzerInnenorientierung wird bestärkt, wodurch breitere Gruppen in die Leihradnutzung einbezogen werden können und das Radfahren in seiner Breite gestärkt wird. Ähnlich wirken die Aktivitäten für das Radlernen und den Zugang zu leistbaren Rädern für Flüchtlinge. Auch sie fördern das Radfahren in der Breite.

2.6 Good Practice – Das Beispiel Korneuburg

Korneuburg wurde ausgewählt, um die Möglichkeiten der Nutzung von Leihradangeboten auch für kleine Städte zu erkunden und da es über starke Initiativen zur Förderung der aktiven Mobilität speziell von Flüchtlingen verfügt.

Erfolge der Nutzung von nextbike Niederösterreich trotz Nachfrageproblemen in ländlichen Regionen

Korneuburg gehört zu jenen Orten im ländlichen Raum, in denen die Nutzung von Leihradangeboten in den vergangenen Jahren angestiegen ist.

Insgesamt verzeichnet nextbike Niederösterreich entgegen der verbreiteten Annahme, Bike Sharing sei nur ein genuin urbanes Konzept sowohl eine Angebots- als auch eine Nachfra-

gesteigerung (siehe Abbildung 4). An 195 Standorten stieg die Zahl der Räder auf 880 und die Ausleihen auf 52.115 (nextbike Niederösterreich 2017, 1-2).

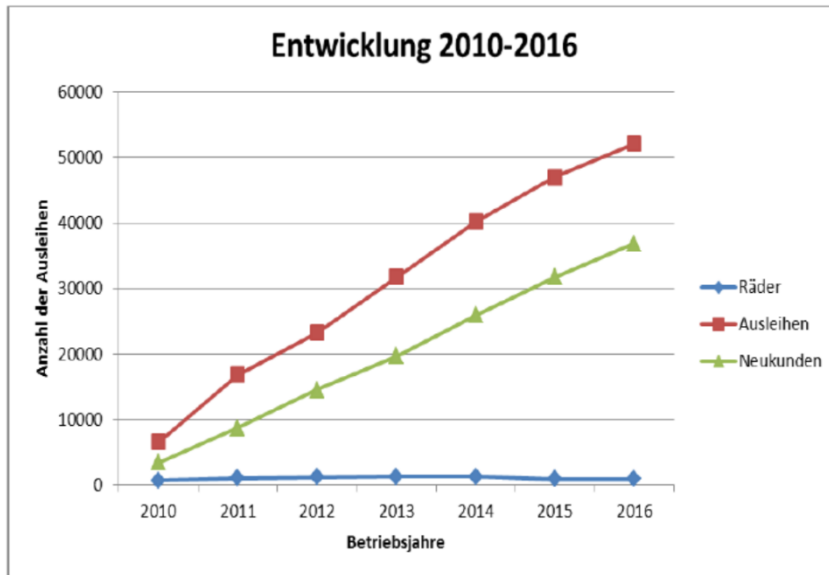


Abbildung 4: Angebots- und Nachfrageentwicklung nextbike Niederösterreich 2016

Quelle: nextbike Niederösterreich 2017

Vier Erfolgsfaktoren dieser Entwicklung werden von Katharina Peherstorfer, Verantwortliche nextbike Niederösterreich, genannt:

1. Die fokussierte Planung von Stationen an Orten, die von spezifischen Zielgruppen frequentiert werden (Wer will wohin fahren?). Dabei werden Orte mit überdurchschnittlicher Pendlerfrequenz sowie Touristenzentren mit den entsprechenden Zielgruppen PendlerInnen und TouristInnen durch nextbike Niederösterreich besonders berücksichtigt.
2. Die effektive Planung der genau für diese Zielgruppen und Orte adäquaten Infrastrukturen und Services.
3. Die Optimierung der Schnittstellen zwischen Leihradstationen und Stationen des öffentlichen Verkehrs sowie der Ausbau eines adäquaten Angebotsnetzes.
4. Die kontinuierliche und ergebnisorientierte Umsetzung von Projekten gemeinsam mit den radinteressierten Gemeinden.

Wenn neue Zielgruppen für den Ausbau bestehender bzw. die Entwicklung neuer Leihradangebote erschlossen werden sollen, so ist dies nur aus den Gemeinden heraus und in Kooperation mit dem Betreiber möglich.¹⁵ Das betrifft auch die Gruppe der Flüchtlinge, für die in der Gemeinde Korneuburg Mobilitätsprobleme erkannt und aktiv bearbeitet wurden.

¹⁵ Interview Katharina Peherstorfer, ENU St. Pölten, nextbike Niederösterreich 09.06.2017.

In Korneuburg ist eine starke Initiative für die Förderung des Radfahrens von Flüchtlingen entstanden, aber das Angebot von nextbike Niederösterreich wird von ihnen derzeit nicht für die Verbesserung der Mobilität von Flüchtlingen genutzt. Als Hauptproblem für eine Nutzung von nextbike Niederösterreich für Flüchtlinge gilt zum einen das Fehlen von Bankomatkarten in der Zielgruppe. Die Ausleihe müsste daher über die Flüchtlingsheime oder Vereine organisiert werden. Zum anderen gibt es keine Leihstation in Wohnnähe der Flüchtlinge, der Bau einer zusätzlichen Station würde sich aber aufgrund des geringen Gesamtaufkommens für den Betreiber von nextbike Niederösterreich kaum rechnen. Die Gemeinde könnte diese hohen Zusatzkosten für eine relativ kleine NutzerInnengruppe nicht übernehmen. Als ein weiteres Hindernis sehen die InitiatorInnen der Initiative „Radl für Flüchtlinge“ einen verbreiteten „übermütigen Fahrstil“ der Flüchtlinge, die sich häufig nicht an Verkehrsregeln halten. Daraus erwachsen Risiken, die durch die Träger der Flüchtlingsheime bei einer etwaigen Bürgschaft für ausgeliehene Räder nicht getragen werden können.

Starkes lokales Bündnis zur Förderung der Mobilität von Flüchtlingen

Unmittelbar nach der Unterbringung von Flüchtlingen in Korneuburg startete die Radlobby Korneuburg gemeinsam mit dem Roten Kreuz und mit SOS Mitmensch Korneuburg die Initiative „Radl für Flüchtlinge“, um Flüchtlingen das Radfahren zu ermöglichen (siehe <https://www.radlobby.at/radlobby-hilft>). Da in Korneuburg wie in anderen Orten Österreichs die Neuankommenden bevorzugt am Stadtrand untergebracht wurden, ergeben sich erhebliche Mobilitätsprobleme. Es müssen weite Wege zur Alltagsorganisation zurückgelegt werden und die finanziellen und organisatorischen Grundlagen dafür sind limitiert. Diesem Problem widmet sich das Konsortium aus sozialen und Mobilitätsorganisationen.

Das Bündnis sammelt nicht mehr genutzte Fahrräder, die gemeinsam mit den Flüchtlingen für eine sichere Nutzung hergerichtet werden. Im Rahmen der Initiative werden den radinteressierten Flüchtlingen zudem Radtrainings und Radausflüge angeboten und Schulungen zur Straßenverkehrsordnung durchgeführt.

Nach Abschluss des Kurses können die Flüchtlinge ein kostenloses Fahrrad aus der Radwerkstatt erhalten. Damit die neuen Radbesitzer nachweisen können, dass ihnen das Rad gehört, wird eine Datenbank mit Fotos angelegt, das die Flüchtlinge vorweisen können, wenn es zu Nachfragen kommt. Nach Einschätzung der OrganisatorInnen gibt es ausreichend Radspenden aus der Bevölkerung, um die Bedürfnisse dieser radinteressierten Gruppe zu befriedigen. Zusätzlich werden jene Teile zugekauft, die einem besonderen Verschleiß unterliegen. Das erfordert Kosten von 10 bis 20 € pro Rad, die durch Spenden aufgebracht werden. Die Arbeit erfolgt ehrenamtlich und wird durch die Gemeinde in begrenztem Maße unterstützt. In der Gemeindevertretung muss immer wieder um das politische Commitment für die örtliche Radförderung im Allgemeinen und für konkrete Projekte im Besonderen ge-

rungen werden.¹⁶ Das politische und das öffentliche Klima zugunsten der Förderung aktiver Mobilität lassen sich nur langfristig entwickeln.



**Einer der aktiven „Schrauber“ in der Flüchtlingswerkstatt der Radlobby Korneuburg,
Foto: Radlobby Korneuburg**

Die Radmobilität von Personen mit Migrationshintergrund, die bereits längere Zeit in der Stadt leben, wird derzeit durch die örtliche Allianz zur Radförderung nicht speziell gefördert. Zum einen ist diese Gruppe im Ort vergleichsweise klein, zum anderen ist sie bisher nicht durch besondere Mobilitätsprobleme und –bedürfnisse aufgefallen. Da der Zugang zur Radwerkstatt aber öffentlich ist, ist keine Gruppe von der Nutzung ausgeschlossen. Auch bei den vielfältigen anderen Aktivitäten, wie geführten Radausflügen oder wie die in dargestellte Radbemalaktion, sind alle radinteressierten KorneuburgerInnen angesprochen, sich zu beteiligen.

Die Radmobilität von Personen mit Migrationshintergrund, die bereits längere Zeit in der Stadt leben, wird derzeit durch die örtliche Allianz zur Radförderung nicht speziell gefördert. Zum einen ist diese Gruppe im Ort vergleichsweise klein, zum anderen ist sie bisher nicht durch besondere Mobilitätsprobleme und –bedürfnisse aufgefallen. Da der Zugang zur Radwerkstatt aber öffentlich ist, ist keine Gruppe von der Nutzung ausgeschlossen. Auch bei den vielfältigen anderen Aktivitäten, wie geführten Radausflügen oder wie die in Abbildung 5

¹⁶ Interview Elisabeth Kerschbaum, Stadträtin Korneuburg, Dr. Klemens Alton, Radlobby Korneuburg 26.04.2017.

dargestellte Radbemalaktion, sind alle radinteressierten KorneuburgerInnen angesprochen, sich zu beteiligen.



Abbildung 5: Plakat einer Radbemalaktion 2016 der Radlobby Korneuburg

Quelle: Radlobby Korneuburg

Insgesamt verweist das Beispiel Korneuburg auf Erfolgsfaktoren für die Nutzung von Leihradssystemen in ländlichen Gebieten allgemein, aber auch auf Einschränkungen für die Zielgruppen der Flüchtlinge und Migrantinnen. Nach Einschätzung der Radlobby Korneuburg könnte das Leihradangebot im ländlichen Raum zudem durch Leihmöglichkeiten für Lastenräder erhöht werden. Für die Zielgruppe der Migrantinnen und Flüchtlinge erscheint in kleinen Orten die Organisation von Selbsthilferadwerkstätten sowie von Radkursen und Radausflügen effektiver als die Nutzung von Leihrädern. Gleichwohl zeigt das Fallbeispiel Korneuburg die große Kraft, die insbesondere in der „Kooperation der kurzen Wege“ zwischen sehr unterschiedlichen örtlichen Akteuren in kleinen Gemeinden liegt, die der Förderung aktiver Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zugutekommt.

2.7 Zwischenresümee

Folgende Ergebnisse der analysierten Good Practices lassen sich zusammenfassen:

Viele öffentliche Leihradsysteme verzeichnen ein Wachstum an NutzerInnen, häufig auch eine Erweiterung der Stationsdichte und teilweise der Angebotsreichweite. Die untersuchten Leihradsysteme sind besonders erfolgreich in Bezug auf die Nutzungsentwicklung. Sie wurden daher danach untersucht, inwieweit sie neue NutzerInnengruppen wie Migrantinnen gezielt in die Angebotsentwicklung einbeziehen und wie sie dies organisatorisch gestalten.

Die untersuchten Leihradkonzepte sind eingebunden in die kommunalen Radverkehrsstrategien. Hamburg, Paris und Berlin haben sich ambitionierte Ziele für die Entwicklung ihres Radverkehrs gesetzt, für die die jeweiligen Radleihsysteme einen Beitrag leisten. Gleichzeitig wird im Rahmen der Radverkehrsstrategien an der Verbesserung der allgemeinen Radinfrastrukturen gearbeitet (Radwege, Schnellstraßen, Abstellmöglichkeiten usw.), die ihrerseits die Nutzung von Radleihsystemen wesentlich beeinflussen.

Als bedeutsamer Treiber zugunsten einer forcierten Radverkehrspolitik erweisen sich in einigen Fallbeispielen Bürgerinitiativen für einen beschleunigten Ausbau des Radverkehrs, wie die Hamburger Aktion „Kurs Fahrradstadt“ oder der Berliner Volksentscheid „Fahrrad“. Sie verfügen nicht nur über ein großes Wissen der Anforderungen an die adäquate Entwicklung von Radservices, sondern auch über Kommunikationsfähigkeiten im Kontakt mit diversen Zielgruppen.

Die Organisation von Leihradangeboten folgt unterschiedlichen Organisationsmodellen. In den untersuchten Fallbeispielen erfolgt die Ausschreibung des Leihradsystems durch die Kommunen, die Betreiber sind entweder privat (JC Decaux) oder quasiöffentlich (DB). Die Finanzierung erfolgt durch die Kommunen bzw. als Mischfinanzierung unter Einbeziehung von Außenwerbung.

Die Angebotssicherung und -entwicklung folgt verkehrstechnischen Ansätzen, in deren Zentrum die Faktoren räumliche und digitale Zugänglichkeit, Stationsdichte, Kosteneffizienz und Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal Split stehen.

Als entscheidender Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Entwicklung von Radprojekten, einschließlich der Leihradsysteme, erweist sich ein starkes politisches Commitment für die Radförderung von Seiten des Bürgermeisters und möglichst aller politischen Parteien sowie durch die städtische Verkehrsverwaltung.

Einen weiteren Erfolgsfaktor bildet die sektorübergreifende Kooperation in der städtischen Verwaltung, in großen Städten nicht nur auf gesamtstädtischer Ebene, sondern auch in den Bezirken.

Erfolgreiche Leihradanbieter zeichnen sich zudem durch eine vertrauensvolle Kooperation der städtischen Auftraggeber nicht nur mit den Betreibern, sondern auch mit Radvereinen aus. Radvereine geben den Leihradanbietern wichtige Informationen über Nutzungsprobleme bei Leihrädern, die Bedürfnisse der NutzerInnen und geben Impulse für die Angebotsentwicklung. Aber in den untersuchten Fallbeispielen gibt es bisher keine stetige Kooperation mit sozialen, kulturell/sportlichen Vereinen oder Vertretungen ethnischer Gruppen. Dadurch werden deren besondere Potenziale und Angebotswünsche an Leihradsysteme von den Anbietern weitgehend nicht wahrgenommen.

In den untersuchten Fallbeispielen gibt es eine jährliche Erfolgsanalyse. Dafür werden regelmäßig die Nutzungs- und Stationsentwicklung sowie die Anmeldungsdaten nach Geschlecht statistisch ausgewertet. Zudem werden anlassweise Online-Befragungen der angemeldeten Kunden für die Angebotsoptimierungen genutzt. Potenzialanalysen für neu zu erschließende Zielgruppen werden hingegen bisher nicht vorgenommen. Das betrifft auch solche Gruppen wie Radanfängerinnen bzw. unsichere RadlerInnen oder MigrantInnen.

Aufgrund der historisch neuen Form des Angebotes von öffentlichen Leihradsystemen müssen in den Kommunen sowie bei den Betreibergesellschaften zunächst die organisatorischen Strukturen sowie Kompetenzen bei den Verantwortlichen aufgebaut werden. Städtische Organisatoren sehen sich dabei erheblichen juristischen und verkehrstechnischen Herausforderungen ausgesetzt, um passfähige und hinreichend detaillierte Ausschreibungen sowie sichere Verträge mit den Betreibergesellschaften zu realisieren. Die Themen „juristische Sicherheit“, „technische Sicherheit“ und „Sicherung der Kosteneffizienz“ beschäftigen die Verantwortlichen in den Kommunen stark, sodass zusätzliche Fragen wie eine zielgruppenspezifische Angebotsentwicklung zunächst zweitrangig erscheinen.

Auch durch die bisher erfolgreiche Nutzungsentwicklung von Leihradangeboten erscheint den Organisatoren und Betreibern eine genauere Potentialanalyse neuer Zielgruppen bisher als unnötig. Bei der Diskussion über ungenutzte Potenziale spezifischer sozialer Nutzungsgruppen zeigt sich allerdings ein Interesse der städtischen OrganisatorInnen an der Beschäftigung mit diesem Thema.

3. Experimenteller Aufbau eines Übungsmoduls der „Leihradnutzung“ in Radkursen für Frauen

Da die Nutzung von öffentlichen Leihradsystemen im Rahmen von Radkursen in der wissenschaftlichen Literatur nicht beschrieben wurde und auch die weitergehenden Recherchen keine einschlägigen Ergebnisse erbrachten, wurde im Projekt erstmalig ein Konzept für ein Informations- und Trainingsmodul zur Leihradnutzung entwickelt und in den Kursen geprüft.

Ziel des Übungsmoduls „Citybike-Nutzung“ ist es, Teilnehmerinnen an Radkursen die Möglichkeit und die Funktionsweise von Leihrädern näherzubringen, den Ausleihvorgang praktisch zu vermitteln und Gelegenheit zu bieten, die Handhabung und das Fahrverhalten der Leihräder praktisch kennenzulernen. Dadurch soll die eigenständige Nutzung von Leihrädern nach Beendung eines Radkurses insbesondere bei Frauen gefördert werden, die kein eigenes Rad besitzen oder zögern eines zu kaufen.

Das Übungsmodul zur Handhabung von Leihrädern umfasst folgende Aspekte:

- Wissensstand ermitteln: bisherige Erfahrungen mit Citybikes erzählen lassen
- Informieren, wie Citybikes funktionieren: Entlehn- und Rückgabevorgang erläutern, Tarifgestaltung erklären, Konzept von Bike-Sharing erklären (etwa, dass ein Rad an einer Station entlehnt wird und an einer beliebigen anderen Station zurückgegeben werden kann), Beispiel einer typischen Citybike-Fahrt erklären (etwa in multimodaler Kombination mit U-Bahn und zu Fuß gehen) allgemeine Fragen der Teilnehmerinnen zur Nutzung von Citybikes klären.
- Informieren wie man sich bei Citybikes anmelden kann: Erklären was es für die Anmeldung braucht und wo diese stattfinden kann, Möglichkeit von Citybike-Karten (und Partnerkarten) vorstellen.
- Informieren, wie man Citybike-Stationen finden kann: Am Beispiel der Radkarte zeigen (interaktiv), häufig neben U-Bahnstationen; Stationen in der Nähe von Wohnorten der Teilnehmerinnen suchen; Stationensuche per Citybike-App sowie am Terminal erwähnen.
- Vorzeigen, wie Entlehnvorgänge funktioniert, wenn man bereits als Nutzerin angemeldet ist.
- Vorzeigen der Rückgabe eines Citybikes.
- Praktische eigene Nutzung eines Citybikes: Vorurteile und Hemmnisse abbauen (Citybikes sind zu schwer bzw. schwer zu fahren), Rücktrittsbremse kennenlernen anhand von Bremsübungen, fahren mit Gepäck im Lenkerkorb – Kurven- und Bremsübungen, einhändig Fahren.

Das Übungsmodul „Citybike-Nutzung“ wurde in zwei Fortgeschrittenenkursen im Frühjahr 2016 getestet, daran teilgenommen haben insgesamt 18 Frauen. Folgende Erkenntnisse wurden aus der Testung des Übungsmoduls „Citybike-Nutzung“ abgeleitet und flossen in die Adaptierung des Moduls ein:



**Radkursteilnehmerinnen während der angeleiteten Anmeldung am Citybike-Terminal,
Foto: Eliza Brunmayr**

Erfahrungen bei der Durchführung des allgemeinen Informationsteils:

- Der allgemeine Informationsteil kommt bei den Kursteilnehmerinnen sehr gut an.
- Das praktische Wissen über Citybikes war beim Großteil der Teilnehmerinnen gering;
- umso größer war das Interesse daran, mehr zu erfahren.

Erfahrungen bezüglich der Information zum Anmeldevorgang:

- Ursprünglich wurde der Anmeldevorgang als Anmeldung jeder einzelnen Frau in der Gruppe direkt am Terminal konzipiert.
- Dies hat sich nicht bewährt, da sich immer nur eine Teilnehmerin anmelden kann. Dadurch kam es zu langen Wartezeiten für die anderen Teilnehmerinnen. Zusätzlich kann sich der Anmeldevorgang auch durch die Wahl eines bereits vergebenen Benutzernamens oder durch Probleme bei der Bezahlung der Anmeldegebühr noch weiter verzögern.
- Im Ergebnis der Analyse erfolgte eine Adaptierung des Übungsmoduls: Stattdessen wurde erprobt, dass interessierte Teilnehmerinnen ein Formular für die Bestellung einer Citybike-Card ausfüllen können. Die ausgefüllten Bestellformulare wurden von

den Kursleiterinnen gesammelt und an Citybike Wien gesendet. Das hat den Vorteil, dass die Teilnehmerinnen zugleich auch eine Partnerkarte bestellen können, was von den meisten in Anspruch genommen worden ist. Wartezeiten während der Kurseinheit werden so vermieden.

Erfahrungen bei der praktischen Nutzung von Citybike-Rädern während des Radkurses:

- Die Teilnehmerinnen müssen aktiv aufgefordert werden, während des Radkurses ein Citybike auszuprobieren, da sie andernfalls bevorzugt zu den gewohnten Übungsrädern greifen, die im Kurs bereitgestellt werden.
- Die Rücktrittbremse beim Citybike erschwert zunächst das Losfahren mit dem Citybike-Rad, da es nicht so leicht möglich ist bei diesen Rädern das Pedal wie gewohnt (und wie mit den Übungsrädern im Radkurs gerade gelernt) vor dem Losfahren in die optimale Startposition zu bringen.
- Die weniger erfahrenen Radfahrerinnen brauchen daher ausreichend Eingewöhnungszeit, bis sie das Citybike wie die gewohnten Übungsräder kontrollieren können. Diese Zeit muss im Radkurs eingeplant werden.
- Die Nutzung von Leihrädern bringt für große Übungsgruppen zusätzliche Vorteile: Bei Radkursen für Fortgeschrittene, wo mit der Gruppe im Verkehr gefahren wird, ermöglicht die Mitnahme und Nutzung von einem bzw. einigen Citybikes eine höhere Flexibilität bei der Gruppengröße: Wenn mehr Teilnehmerinnen kommen als Kursräder vorhanden sind, ermöglichen die Citybikes eine Teilnahme für alle. Für den Fall, dass eine Teilnehmerin schon eine halbe Stunde früher gehen muss, kann eine Citybike-Station mit gutem ÖV-Anschluss angefahren und das Rad dort abgegeben werden.

Insgesamt zeigte sich, dass es für den Aufbau von Wissen und Interesse für die Leihradnutzung von zentraler Bedeutung ist, die Handhabung und das Fahrverhalten der Leihräder praktisch kennenlernen. Nur so wird eine hinreichende Grundlage gelegt, dass Leihräder im Anschluss an den Radkurs auch eigenständig genutzt werden können.

Viele der Radkursteilnehmerinnen äußern zu Beginn des Übungsmoduls zwar generell Interesse, gleichzeitig aber zeigten sie Vorbehalte gegenüber der Citybike-Nutzung (Rad „zu schwer“ oder „zu groß“). Diese Vorbehalte konnten durch das gemeinsame Üben größtenteils entkräftet werden, nach kurzer Zeit sind fast alle Teilnehmerinnen mit dem schwereren Citybike-Rad und dessen Rücktritt zurechtgekommen. Allerdings gibt es Schwierigkeiten mit der Rahmengröße bei kleinen Frauen oder bei Anfängerinnen, die noch nicht im Stehen losfahren konnten.



**Geführter Radausflug unter Nutzung von Leihrädern von Citybike Wien,
Foto: Aysel Kilic**

Da sich in der ersten Testphase gezeigt hatte, dass die Teilnehmerinnen bevorzugt zu den gewohnten Übungsrädern greifen, anstatt die noch ungewohnten Citybikes auszuprobieren, wurden an den Kurstagen, die für das Übungsmodul „Citybike-Nutzung“ vorgesehen waren, keine zusätzlichen Übungsräder mehr zur Verfügung gestellt. Nur in Ausnahmefällen, wenn an solchen Kurstagen auch Anfängerinnen beteiligt waren, die noch nicht sicher fahren konnten, wurden einzelne Übungsräder für sie zur Verfügung gestellt. Stattdessen wurden durch die Trainerinnen ausreichend Citybike-Karten für alle Kursteilnehmerinnen mitgebracht, sodass jede der Teilnehmerinnen praktisch mit einem Citybike üben konnte. Diese Vorgangsweise hat sich bewährt, da sich die Frauen dadurch mit Selbstverständlichkeit mit dem Citybike vertraut machten und keine Möglichkeit zum Ausweichen besteht.

Gleichzeitig zeigte sich, dass innerhalb der Radkurse die Zeit für viele Frauen nicht ausreicht, um ausreichend Fahrsicherheit mit den Leihrädern zu gewinnen, sodass es sinnvoll ist, geführte Radtouren auch unter Nutzung von Leihrädern durchzuführen. Dieses Angebot wird zunehmend angenommen und fördert die Radsicherheit mit Leihrädern.

Die Erfahrungen aus den Radkursen zeigen, dass es möglich ist, Leihräder in die Radkurse für Anfängerinnen generell zu integrieren. Nach Einschätzung der Trainerinnen wächst dadurch das Interesse der Frauen, Leihräder nach dem Kurs auch eigenständig zu nutzen. Diese Erfahrungen wurden durch die Befragung der Teilnehmerinnen bestätigt (siehe Abschnitt 4).

4. Mobilität von Radkursteilnehmerinnen – Lernergebnisse, Radnutzung, Leihradwünsche

Im Zeitraum Herbst 2016 bis Frühjahr 2017 wurde eine Gesamtbefragung der Radkursteilnehmerinnen jener Radkurse durchgeführt, die 2012-2017 durch die Mobilitätsagentur Wien gefördert wurden. An diesen Kursen hatten 180 Frauen teilgenommen. Davon beteiligten sich 119 Frauen an der Befragung. Die Zusammensetzung der Befragten spiegelt nach Aussagen der Trainerinnen die Gesamtstruktur der in diesem Zeitraum beteiligten Frauen wider.¹⁷ Im Einzelnen haben 40% der Befragten türkische Wurzeln, und 9% von ihnen gaben ein anderes europäisches Land an. 30% der Teilnehmerinnen haben asiatische und 21% afrikanische Wurzeln, wobei arabische Länder überwiegen. Die Hälfte der Kursteilnehmerinnen lebt bereits mehr als 10 Jahre in Wien, während 39% zwischen einem und bis zu 10 Jahren in Wien wohnen und 11% sind erst seit wenigen Monaten in der Stadt. Nach Altersgruppen ist mit 63% die Mehrheit im mittleren Alter zwischen 31 und 50 Jahre, gefolgt von Frauen im Alter über 50 Jahre (21%) und Frauen im Alter von 18 und 30 Jahre (16%). Nach der Schulbildung hat mit 46% die Mehrheit der Radkursteilnehmerinnen eine Mittelschule besucht oder hat Matura. 33% haben eine Hochschule besucht (nicht immer abgeschlossen) und 21% haben maximal Pflichtschulabschluss. 37% der Radkursteilnehmerinnen sind erwerbstätig, 33% sind Hausfrauen und 10% beziehen bereits eine Pension.

Die Radkursteilnehmerinnen sind damit sehr vielfältig soziodemographisch strukturiert. Es finden sich Frauen aus insgesamt 23 Herkunftsländern sowie aller Altersgruppen und Bildungsstufen. Damit wird belegt, dass Frauen aus allen Herkunftsländern Interesse am Radfahren entwickeln können. Zudem wird belegt, dass auch ältere Frauen mit Migrationshintergrund über viele Jahrzehnte latente Radbedürfnisse hegen, die bei entsprechenden Angeboten praktisch umgesetzt werden können. Und schließlich zeigt sich, dass sich zwar eine höhere Bildung günstig auf die Teilnahme an Radkursen auswirken kann, dass aber Frauen aller Bildungsstufen an einer Teilnahme interessiert sind. Bedeutsam ist zudem, dass sich die eigene Erwerbstätigkeit positiv auf die Teilnahme auswirkt, dass aber auch hier kein anderer Erwerbsstatus (Pension, Hausfrau) ausschließend auf die Radkursteilnahme wirkt.

Die Befragungsteilnehmerinnen spiegeln zudem die strukturelle Entwicklung der Kursangebote im Untersuchungszeitraum wieder: 38% der Befragten besuchten Radkurse zwischen 2012 und 2014, 28% nahmen 2015 an Kursen teil, 15% im Jahr 2016 und 18% besuchten Kurse 2017 (bis Juni des Jahres). Einige der Befragten besuchten mehrere Kurse oder

¹⁷ Flüchtlinge und Migrantinnen in anderen Projekten, wie IntegRADsion oder des ÖAMTC wurden aus organisatorischen Gründen nicht einbezogen, da der Gesamtzugang zu ihnen nicht vergleichsweise gut möglich war. Zwar ergaben Expertinnengespräche, dass die Zusammensetzung der Teilnehmerinnen in verschiedenen Angeboten nach der Herkunft differiert. So erlernten in den vergangenen zwei Jahren insgesamt mehr Syrerinnen und Afghaninnen das Radfahren in Initiativen, die eher Flüchtlinge ansprechen und der Anteil dieser Frauen besonders hoch ist. Gleichwohl ergeben sich keine grundlegenden Unterschiede in der Lernmotivation und den Lernerfolgen. Dies wird sowohl durch die gegenständliche Befragung als auch durch Expertinneninterviews unterstrichen.

nahmen zusätzlich an geführten Radausflügen teil. Nach Angaben des Kursanbieters Radlobby Wien stieg die Zahl der angebotenen Kurse von einem Kurs 2012, über drei Kurse 2013, auf 6 Kurse 2014. 2016 wurden vier Kurse durchgeführt sowie 2015 und 2017 jeweils 5 Kurse. Ab 2014 wurden neben Anfängerinnenkursen auch Fortgeschrittenenkurse realisiert. Die Zahl der geführten Radausflüge wurde nicht erfasst. Es zeigt sich bis 2014 ein deutliches Wachstum der Kursangebote, das inzwischen zum Stillstand gekommen ist.

4.1 Befragungsergebnisse zur Radmobilität von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund

Fähigkeiten

Die überwiegende Mehrheit der Radkursteilnehmerinnen erlernt nach eigener Einschätzung während der Radkursteilnahme das Radfahren. 72% der befragten Frauen geben an, durch die Kursteilnahme „eigenständig Radfahren“ zu können (siehe Abbildung 6). Dies beruht auf der Selbsteinschätzung der Frauen.

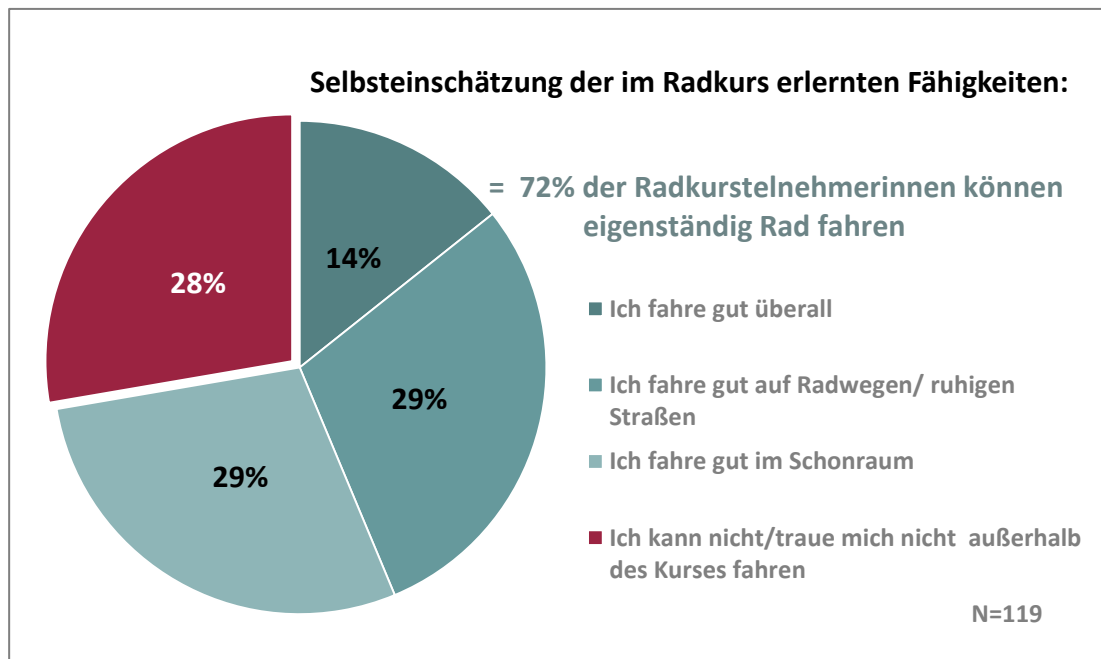


Abbildung 6: Grad der Radfahrfähigkeiten von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund

Diese Ergebnisse weichen von der Beobachtung durch Trainerinnen und Forscherinnen in den Kursen ab. Dort ließ sich beobachten, dass alle Frauen, die an mehreren Kurstagen am Radkurs teilgenommen haben, während des Kurses ohne Hilfe Rad gefahren sind. Nur einzelne Frauen, die den Kurs nach kurzzeitiger Teilnahme wieder verließen, zeigten diese Fähigkeit nicht. Die Differenz zwischen beobachtbarer Fähigkeit im Kurs und Selbsteinschätzung der Frauen verdeutlicht, dass „eigenständiges Radfahren“ in der Wahrnehmung

der radinteressierten Frauen mehr beinhaltet als „ohne fremde Hilfe“ auf dem Rad zu balancieren. „Eigenständiges Radfahren“ impliziert ein Minimum an subjektiv erlebter Fahrsicherheit.¹⁸ Dementsprechend korreliert die Selbsteinschätzung erworbener Fähigkeiten hoch signifikant mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl beim Radfahren (χ^2 ,000). Immerhin fühlt sich mit 78% eine Mehrheit der Befragten nach dem Kurs beim Radfahren „eher sicher“ (41%) oder „sicher“ (37%). 25% der Frauen geben an, sich „sehr unsicher“ zu fühlen. Von jenen, die sich sicher fühlen, schätzen 65% ihre Fähigkeiten überall im Verkehr zu fahren als „gut“ ein. Während 63% von jenen, die sich „sehr unsicher“ fühlen, einschätzen, dass sie selbst nicht außerhalb des Kurses fahren können.

Einen signifikanten Einfluss auf die erlernten Fähigkeiten zum selbständigen Radfahren hat zudem die Erwerbstätigkeit (χ^2 ,016). 88% der erwerbstätigen und 70% der nicht erwerbstätigen Kursteilnehmerinnen geben an, eigenständig Rad fahren zu können. Der Bildungsstand hat auf den erfolgreichen Abschluss eines Radkurses geringeren Einfluss (χ^2 ,108). Allerdings gilt: Je höher der Bildungsstand, desto wahrscheinlicher können die Frauen nach dem Kurs eigenständig Rad fahren. Das gilt für 56% der Frauen mit maximal Pflichtschule, für 75% mit maximal Matura und für 80% der Frauen mit Hochschulbildung.

Der Zusammenhang zwischen Alter und Fähigkeiten zu eigenständigem Radfahren zeigt sich nicht signifikant. Aber jüngere bis 30 Jahre schließen überdurchschnittlich häufig mit Erfolg ab (84%), während Frauen zwischen 31 und 50 Jahre mit 70% leicht unter dem Durchschnitt und Frauen im Alter über 50 Jahre im Durchschnitt liegen. Die Dauer des Wenaufenthaltes erweist sich ebenfalls als nicht signifikant in Bezug auf die Fahrfähigkeiten, allerdings zeigt sich, je länger die Frauen schon in Wien leben, desto wahrscheinlicher ist eine positive Selbsteinschätzung der Fahrfähigkeiten.¹⁹

Unter den Faktoren, die die in den Kursen erreichten Fähigkeiten beeinflussen, spielt auch die Art des besuchten Kurses eine wichtige Rolle dafür, ob die Frauen das Radfahren erlernen und bis zu welchem Lernniveau. Wie Abbildung 7 zeigt, können nach einem Anfängerkurs fast zwei Drittel der Kursteilnehmerinnen auch außerhalb des Kurses eigenständig fahren. Im Detail können sich 33% im Straßenverkehr bewegen und 30% bevorzugen einen verkehrsfreien Raum wie die Donauinsel. Der Anteil der Frauen, die sich eigenständig auf Radwegen und Straßen bewegen können, wächst nach der Teilnahme an einem Fortgeschrittenkurs auf 61%, während der Anteil derjenigen, die angeben auch danach noch gar nicht ohne Anleitung radeln zu können, auf 8% sinkt.²⁰

¹⁸ Die Differenz hebt zudem die Bedeutung von Teilnehmerinnenbefragungen hervor, um die Lernfortschritte beim Erwerb praktischer Radfahrfähigkeiten und den Wirkerfolg von Kursangeboten real einschätzen zu können.

¹⁹ Aufgrund der kleinen Zahl sind keine Aussagen über Unterschiede zwischen Migrantinnen der ersten und zweiten Generation möglich.

²⁰ Dies betrifft ausschließlich Teilnehmerinnen in Fortgeschrittenkursen 2012–2015 und keine ab 2016. Dies lässt auf eine verbesserte Selbsteinschätzung der Teilnehmerinnen bei der Kursanmeldung und ein gewachsenes Ver-

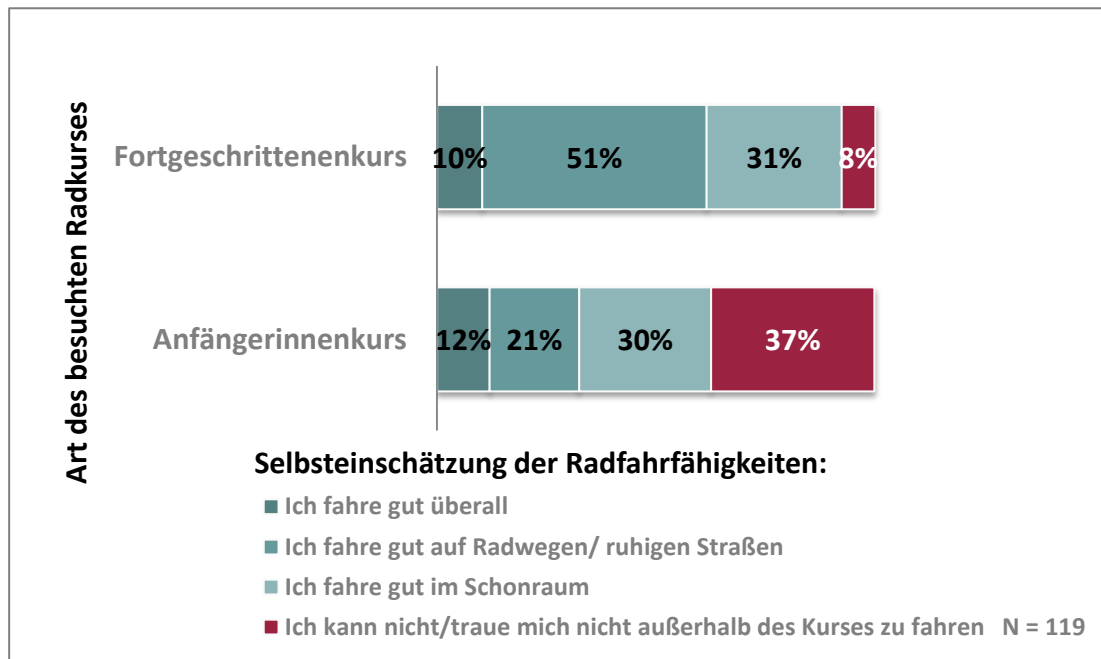


Abbildung 7: Erworbene Radfahrfähigkeiten von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund nach Kursart

Die Unterschiede zwischen erworbenen Fähigkeiten in den beiden Kursarten verweisen auf den Prozesscharakter des praktischen Lernens, wie das Erlernen des Radfahrens. Dieser Prozesscharakter wird auch durch die Antworten zu weiteren Lerninteressen der Kursteilnehmerinnen unterstrichen. Auf die Frage, ob die Frauen Interesse an einem weiteren Radkurs haben, zeigte sich ein sehr großes Interesse an der Fortsetzung des Trainings in vielfältigen Trainingsformen. Insgesamt äußerte die überwiegende Mehrheit der Kursteilnehmerinnen Interesse an weiteren Trainingseinheiten unter professioneller Anleitung. Dabei steht die praktische Anwendung der erworbenen Fähigkeiten im Zentrum. Die große Mehrheit der Radkursteilnehmerinnen zeigt dabei Interesse an Angeboten für die Weiterentwicklung der eigenen Radfahrfähigkeiten und nicht einfach an der Duplizierung bisheriger Übungsformen. Dazu wird weiterhin professionelle Anleitung gesucht, weil sich viele der Frauen ein individuelles Training entweder nicht zutrauen, kein eigenes Rad besitzen oder weil sie den Motivationsanreiz durch die Gruppe gleichgesinnter Frauen suchen.

Die in Abbildung 8 dargestellte Verteilung der Interessen von Radkursteilnehmerinnen an fortgesetzten angeleiteten Radlernmöglichkeiten kann dabei als Informationsbasis für die Planung zukünftiger Angebotsstrukturen genutzt werden. Den ersten Rang unter den gewünschten Radlernangeboten (Mehrfachantworten möglich) nimmt interessanterweise der Wunsch nach Teilnahme an einem Gruppenausflug ein (40%). Dies zeugt zum einen von den im Radkurs bereits erworbenen Fahrfähigkeiten, die die Teilnahme an flexibleren

trauen, später an einem Fortgeschrittenenkurs teilnehmen zu können, schließen. Ohne die Erfahrung, dass auch im nächsten Jahr noch Kurse stattfinden werden, ist ein Mismatch bei der Anmeldung eher wahrscheinlich.

Übungsformen ermöglichen. Es zeugt zum anderen davon, dass auf dieser Basis flexible und eventartige Lernangebote gegenüber einer verbindlichen mehrwöchigen Kursteilnahme zu festen Zeiten präferiert werden. Bisher ist das Angebot an Radausflügen noch sehr begrenzt, die Befragungsergebnisse legen eine Erweiterung nahe.

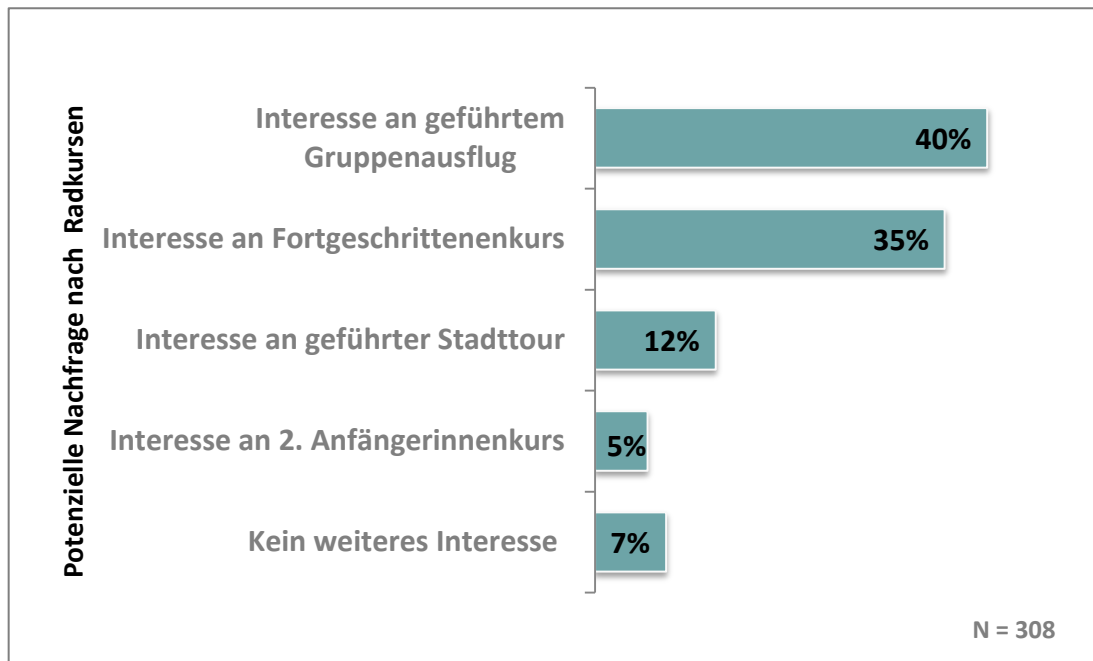


Abbildung 8: Nachfragepotenziale von Radkursabsolventinnen für weiterführende Radlernangebote

Den zweiten Rang in der Gesamtheit nachhaltiger Lerninteressen nimmt das Interesse an der Teilnahme an einem Fortgeschrittenenkurs ein (35%). Geführte Stadttouren werden hingegen derzeit nur von 12% der Radkursteilnehmerinnen gewünscht. Dafür lassen sich zwei Gründe aus den Daten ablesen. Zum einen fühlen sich zwei Drittel der Radkursabsolventinnen noch nicht verkehrssicher beim Radfahren. Zum anderen wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt ihre Radmobilität im Rahmen ihrer Lebensführung durch kleine Ausflüge und Wege zu Freizeitaktivitäten in Wohnnähe dominiert (49% und 31%). Insgesamt legen die Ergebnisse nahe, das Radkursangebot als mehrstufigen Lernprozess weiter auszubauen und zu profilieren. Auf diesem mehrstufigen Weg sollte es gelingen, für viele dieser radinteressierten Frauen ohne biografische Raderfahrung einen Grad verkehrstauglicher Radfahrfähigkeiten zu erreichen sowie die Motivation zugunsten der alltäglichen Radnutzung weiterzuentwickeln. Als eigentlicher Motor erscheinen in diesem Lernprozess die Freude an den eigenen Fähigkeiten und der Spaß an gemeinsamer Mobilität.

Die Güte der durchgeführten Anfängerinnenkurse zeigt sich darin, dass sich nur 5% der Wünsche an zukünftigen Lernangeboten auf eine Wiederholung des besuchten Anfängerinnenkurses beziehen (siehe Abbildung 8). Als Begründungen für eine Wiederholung wurden genannt: noch „nicht außerhalb des Radkurses fahren können“ oder sich „sehr unsicher“

fühlen. In dieser Gruppe der Frauen, die sich einen zweiten Anfängerinnenkurs wünschen, dominieren nicht erwerbstätige Frauen zwischen 31 und 50 Jahren (χ^2 ,000).

Eigenständige Radpraxis – Häufigkeit und Ziele

Neu erworbene Fähigkeiten sind eine Seite der Realisierung latenter Radbedürfnisse, die tatsächliche Umsetzung der erlernten Fähigkeiten in eigenständige Radpraxis eine andere. Nicht alle im Radkurs erworbenen Fähigkeiten werden auch eigenständig praktisch genutzt. Die Befragung belegt, dass 67% der Kursabsolventinnen nach der Kursteilnahme²¹ eigenständig Rad fahren, 33% geben an, danach nicht Rad zu fahren (siehe Abbildung 9). Nach der Häufigkeit lassen sich im Durchschnitt aller Kurse drei etwa gleich große Gruppen erkennen: 20% fahren ein bis mehrmals im Jahr, 20% fahren ein- bis mehrmals im Monat und 19% fahren ein- bis mehrmals wöchentlich. Dabei geben 39% der radelnden Kursabsolventinnen an, mit ihrer Familie zu fahren, 32% fahren mit Freundinnen und 30% sind eher allein unterwegs.

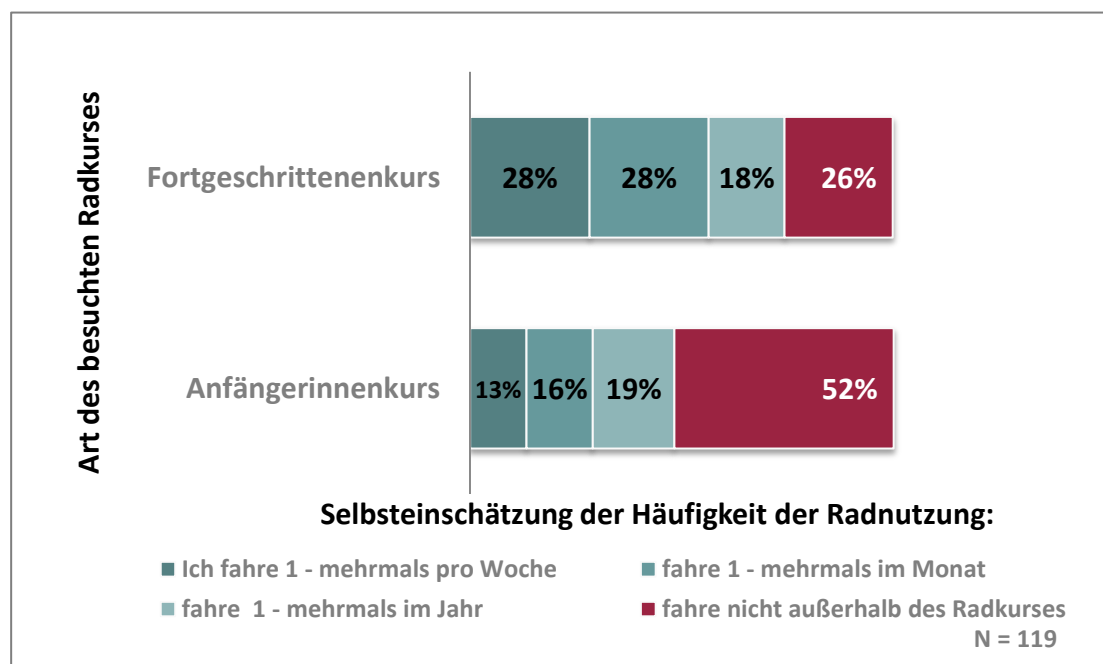


Abbildung 9: Häufigkeit des eigenständigen Radfahrens durch Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund nach Kursart

Die Top-Ziele, die diese Frauen eigenständig mit dem Rad realisieren, sind Ausflüge (93% der Angaben) und Sport- und Unterhaltungsziele (59% der Angaben, Mehrfachantworten). Fahrten zu Verwandten und Einkäufe spielen bisher noch eine geringe Rolle. Nur einzelne der befragten Frauen radeln derzeit zur Arbeit oder Ausbildung. Dies könnte sich jedoch

²¹ In der Befragung liegt der Anteil der Rad fahrenden Kursteilnehmerinnen unter allen Befragten bei 60%. Dieser geringere Anteil kommt dadurch zustande, dass 2017 aus organisatorischen Gründen 16 Frauen kurz vor Kursende befragt wurden. Sie fühlten sich weniger sicher als Frauen, die alle Kurstage absolvieren konnten.

ändern, wenn der Anteil der Frauen, die einen Fortgeschrittenenkurs sowie sicherheitsgebende Stadttouren absolvieren, deutlich wächst. Hier zeigt sich, dass der Typus der Freizeitradlerin unter Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund dominiert, solange der Kurs noch wenige Monate bis Jahre zurückliegt. Freizeitfahrten werden entweder monomodal direkt von zu Hause aus und retour realisiert oder es werden multimodal öffentliche Verkehrsmittel zu einem verkehrsberuhigten Ort genutzt, dann Rad gefahren und retour wieder der öffentliche Verkehr genutzt. Die Verbreitung multimodaler Mobilitätsmuster unter Einbeziehung des Rades zu Arbeits- und Ausbildungsorten sowie für Erledigungen braucht längere Radfahrerfahrungen und kann sich daher erst langsam unter erwachsenen Anfängerinnen verbreiten.

Für das eigenständige Radfahren, wie es in der gegenständlichen Befragung für den Zeitraum 2012-2017 erfasst wurde, lassen sich folgende Einflussfaktoren belegen: Da das Interesse am Radfahren in dieser Gruppe groß ist (s.o.) erweist sich die Verfügung über ein verkehrstüchtiges Rad als der entscheidende Schlüsselfaktor. Er fördert die Häufigkeit der Anwendung erworbener Radfahrfähigkeiten mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit (χ^2 ,000). 93% der Frauen, die ein eigenes Rad besitzen bzw. sich eines nach dem Kurs kaufen, nutzen es dann auch. Umgekehrt, wer kein eigenes Rad hat, fährt entweder gar nicht oder nur selten. Eine Ausnahme bilden unter den Befragten zwei Citybike-Fahrerinnen, die häufig mit dem Leihrad fahren, aber über kein eigenes Rad verfügen. Insgesamt wirkt sich die Leihrad-Nutzung mit hoher Wahrscheinlichkeit stark positiv auf das Radfahren allgemein aus, selbst dann, wenn die Frauen über ein eigenes Rad verfügen (χ^2 ,000, CV ,544). Migrantinnen, die Citybike Wien nutzen, fahren insgesamt häufiger Rad als Migrantinnen, die keine Leihräder nutzen. Unter den Leihradnutzerinnen ist die Gruppe derjenigen, die mehrmals im Monat Rad fahren mit 50% am größten, 27% fahren sogar mehrmals wöchentlich und 23% fahren mehrmals im Jahr.

Im Vergleich dazu hat das Alter der Kursteilnehmerinnen einen geringeren Einfluss auf die Häufigkeit der Radnutzung (χ^2 ,046). Jüngere bis 30 Jahre sind aber überdurchschnittlich unter den wöchentlich und monatlich fahrenden Frauen zu finden (32% und 37%), während Ältere über 50 Jahre die Gruppe der jährlich mehrmals fahrenden Frauen anführen (32%). Frauen im mittleren Alter zwischen 31 und 50 Jahre fahren am wenigsten Rad (48%).

Der Wohnbezirk hat einen gewissen Einfluss darauf, ob und wie häufig die Frauen nach Kursabschluss fahren. Vielfahrerinnen, die wöchentlich Rad fahren sowie Sommerfahrerinnen, die ein- bis mehrmals im Jahr fahren, sind auf viele Stadtbezirke verteilt. Frauen, die nach Kursende nicht fahren, finden sich jedoch überdurchschnittlich häufig in den infrastrukturell schlecht versorgten Bezirken 10 und 21. Gering ist der Einfluss auf das Radfahren durch die Dauer, wie lang die befragten Frauen in Wien leben. Statistische Aussagen über den Einfluss des einzelnen Herkunftslandes lassen sich aufgrund der geringen Zahlen nicht treffen. Allerdings ist der Anteil von Kursteilnehmerinnen, die nach Abschluss des Kurses nicht Rad fahren, unter ägyptischen und syrischen Frauen überdurchschnittlich hoch. Viel-

fahrerinnen finden sich hingegen unter den Frauen aus vielen Herkunftsländern, beispielsweise unter türkischen, aber auch unter ägyptischen und syrischen Frauen.

Die Häufigkeit der Radnutzung korreliert ebenfalls mit der Zahl der konkreten Wünsche nach radfreundlicheren Infrastrukturen in der Wohnumgebung der Frauen. Von den Migrantinnen, die nach dem Kurs nicht Rad fahren, wurden fast doppelt so viele Veränderungswünsche genannt als von Frauen, die wöchentlich fahren. Aber auch Frauen, die nur wenige Male im Jahr Rad fahren, haben eine überdurchschnittlich kritische Sicht auf die Radinfrastrukturen ihrer Umgebung. Dies zeugt davon, dass radinteressierte Frauen mit Migrationshintergrund genaue Vorstellungen darüber entwickeln, welche Infrastrukturen sie für ihre Radmobilität brauchen. Dabei spielt ihr hohes Sicherheitsbedürfnis als Anfängerinnen eine besondere Rolle.

Radverfügung

Eine Regressionsanalyse zu den Einflussfaktoren auf die Häufigkeit des Radfahrens ergab ein Modell mit drei hoch signifikanten Faktoren. Dabei hat die Verfügbarkeit eines eigenen Rades den stärksten Einfluss (Beta ,437; Chi^2 ,000). Als zweiter positiver Einflussfaktor zeigt sich das Alter bis 30 Jahre (Beta ,256; Chi^2 ,001) und als dritter Faktor wirkt das Sicherheitsgefühl beim Radfahren in Wohnnähe (Beta ,228; Chi^2 ,004).

Unter diesen Umständen ist es von großer Bedeutung, dass nur 55% der Befragten Kursteilnehmerinnen über ein eigenes Rad verfügen oder sich ein für sie gut nutzbares in der Familie ausborgen können (siehe Abbildung 10). Im Detail besitzen 37% der Radkursabsolventinnen ein eigenes Rad, 18% können ein fahrtüchtiges Rad ihrer Familie nutzen, aber 45% besitzen selbst nach Kursabschluss keinen Zugang zu einem verkehrstüchtigen Fahrrad (siehe ebenda).

Der Zugang zu einem privaten Rad wird hoch signifikant durch das erreichte Level der Fahrfähigkeiten beeinflusst (Chi^2 ,001). 58% derjenigen, die sich „sicher fühlen“ haben ein eigenes Rad, während es nur 17% derjenigen sind, die sich „sehr unsicher“ fühlen. Dies korrespondiert mit dem Einfluss der absolvierten Kursart. 55,2% der Absolventinnen eines Fortgeschrittenenkurses verfügen nach Kursende über ein eigenes Rad, aber nur 28,8% der Absolventinnen eines Anfängerinnenkurses. Der Zugang zu einem eigenen Rad wird zudem durch das Vorbild von Rad fahrenden Bekannten sowie durch eine Erwerbstätigkeit positiv beeinflusst. Das Alter und der Bildungsabschluss haben einen geringeren Einfluss. Die Wahrscheinlichkeit, kein Rad zu haben, ist bei Frauen mit Syrischem Hintergrund am höchsten. Bei türkischen Frauen finden sich etwa gleich viele Frauen mit und ohne eigenes Rad.

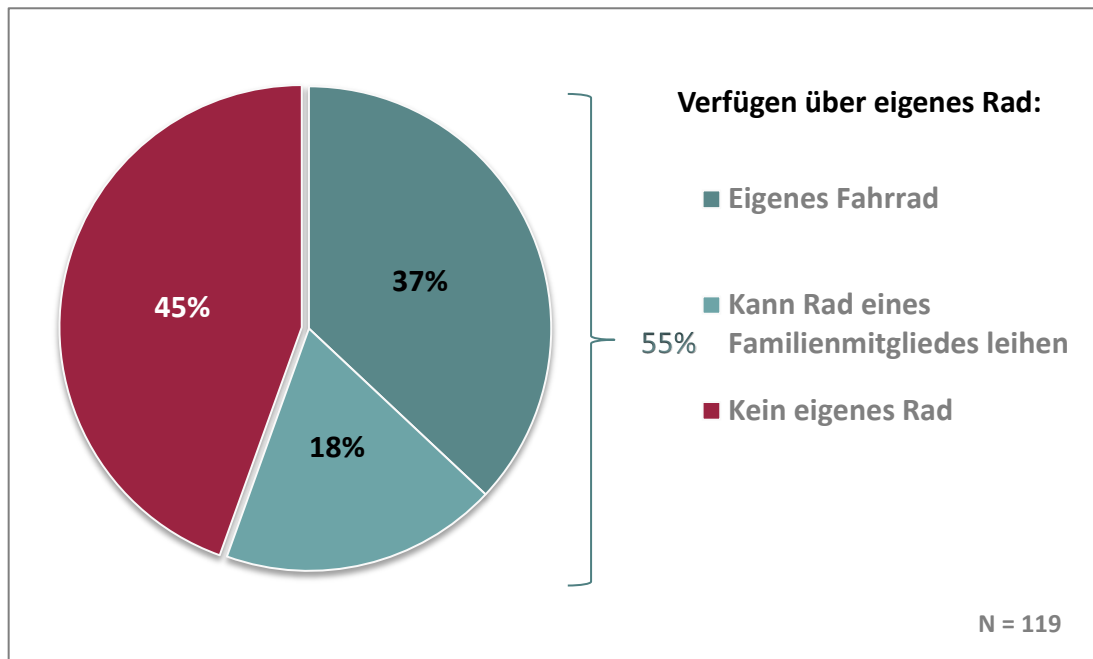


Abbildung 10: Verfügung über eigenes Rad von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund

Als Zwischenresümee lässt sich hier festhalten, dass modular angebotene Fahrradkurse für Frauen erfolgreich dazu beitragen, Radfahrfähigkeiten im Erwachsenenalter nachholend zu erwerben. In ihnen wird zudem das Interesse gestärkt, diese Fähigkeiten weiter auszubauen und zu festigen. Es kann eine nachhaltige Nachfrage nicht nur an Anfängerinnenkursen, sondern auch an Fortgeschrittenenkursen sowie an weiterführenden Ausfahrten belegt werden.

Dennoch hat fast jede zweite Kursteilnehmerin auch nach der Kursteilnahme keinen Zugang zu einem Rad in ihrer Familie. Dieser erschwerte Zugang wirkt seinerseits als eigenständige Barriere gegen die Anwendung der neu erworbenen Fähigkeiten und birgt die Gefahr, dass ungefestigte Fähigkeiten mittelfristig wieder verloren gehen können.

4.2 Potenziale für die Leihradnutzung bei Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund

Aufgrund des sehr geringen Zugangs zu einem eigenen Rad unter Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund wurde geprüft, über welches Leihradwissen diese radinteressierten Frauen verfügen, ob die Schulung in der Nutzung von Leihrädern innerhalb der Radkurse, den Radzugang in dieser Situation verbessert und ob die Frauen Interesse an der eigenständigen Nutzung von Leihrädern haben.

Wissen über Citybike Wien

Mit 88% hatte eine erstaunlich große Mehrheit der Kursteilnehmerinnen die Angebote von Citybike Wien schon gesehen oder davon gehört, bevor das Informations- und Trainingsmodul „Citybike-Nutzung“ in die Kurse implementiert wurde (siehe Abbildung 11). Dies unterstreicht das Radinteresse dieser Frauen und die damit einhergehende allgemeine Aufmerksamkeit für entsprechende städtische Infrastrukturen. 38% der Kursteilnehmerinnen kennen persönlich andere Migrantinnen, die bereits Citybike Wien nutzen und die so als Vorbild wirken. Aber nur 29% der Befragten verfügten vor der Implementierung des Übungsmoduls über anwendungsfähiges Wissen, d.h. über Wissen, wie man sich anmeldet und die Ausleihe praktisch handhabt. Der Anteil der Frauen mit allgemeiner Kenntnis über Citybike Wien stieg nach Einführung des Übungsmoduls nur geringfügig auf 91%. Der Anteil der Kursteilnehmerinnen mit praktischem Wissen ist allerdings mit 77% signifikant höher (χ^2 ,000).

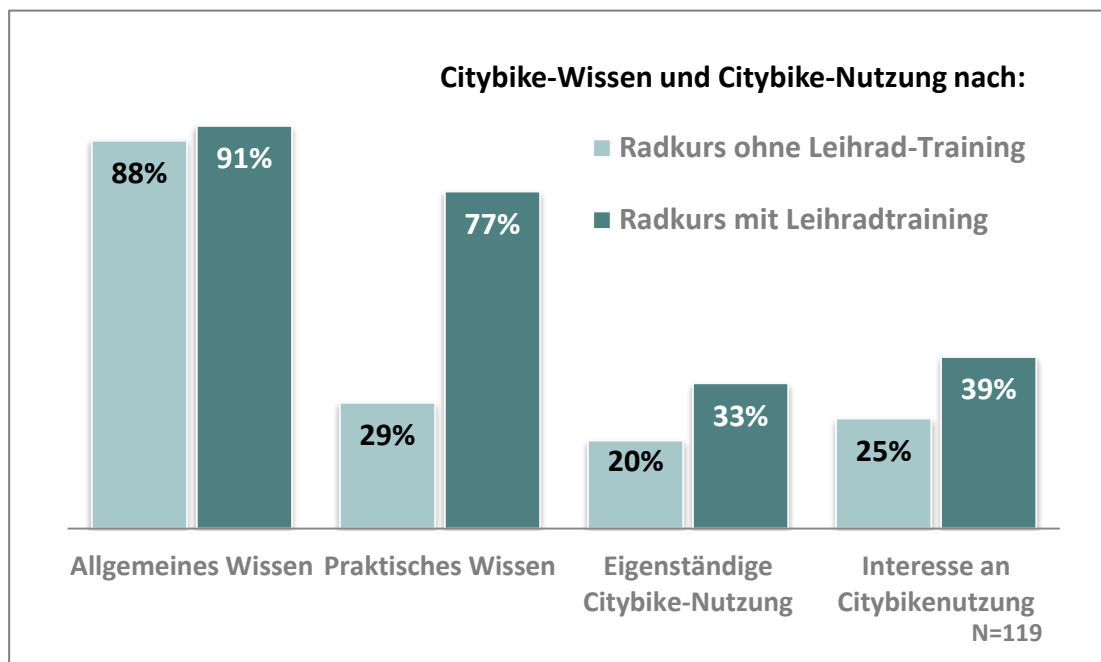


Abbildung 11: Allgemeines und praktisches Leihradwissen; Citybike-Nutzung und -interesse von Frauen mit Migrationshintergrund nach Kursart

Unter den Befragten, die sich praktisch auskennen, sind Frauen mit Hochschulbildung im überdurchschnittlichem Maße vertreten (χ^2 ,003). 64% der Kursteilnehmerinnen mit Hochschulbildung kennen sich mit Citybike Wien aus, aber nur 25% der Frauen mit maximal Pflichtschule. Wie in der Bevölkerung allgemein sind es auch bei den Migrantinnen die jüngeren bis 30 Jahre, die sich mit überdurchschnittlicher Wahrscheinlichkeit mit Citybike Wien praktisch auskennen (67%, im Durchschnitt 41%).

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch der zusätzlich erhobene Befund, dass auch Lastenräder als neues Mobilitätsmittel 79% dieser radinteressierten Frauen bekannt sind.

Erwartungsgemäß interessierten sich nur 7% der befragten Frauen für die Nutzung von Lastenrädern, also dafür, wo man diese Räder bereits ausleihen kann. Aber jede zweite der Befragten könnte sich vorstellen ein Citybike später einmal auszuleihen, „wenn ich richtig fahren kann“. Dabei richtet sich das Interesse sowohl auf die Bewältigung großer Familieneinkäufe als auch auf den Transport der eigenen Kinder. Die Realisierung dieses Interesses wird ganz sicher längere Zeit in Anspruch nehmen. Es zeigt sich aber hier, dass diese radinteressierten Migrantinnen grundlegend offen sind für Sharing Modelle, wenn deren Angebotsstruktur ihren spezifischen Anforderungen entgegenkommt.

Leihradnutzung – Häufigkeit und Fahrziele

Wie Abbildung 11 (s.o.) ebenfalls zeigt, führt die Teilnahme am Übungsmodul „Citybike-Nutzung“ dazu, dass der Anteil der Radkursteilnehmerinnen, die Citybike Wien eigenständig nutzen, von 20% auf 33% gestiegen ist. Auch hier wird die positive Wirkung der anwendungsorientierten Schulung auf das tatsächliche Nutzungsverhalten belegt.

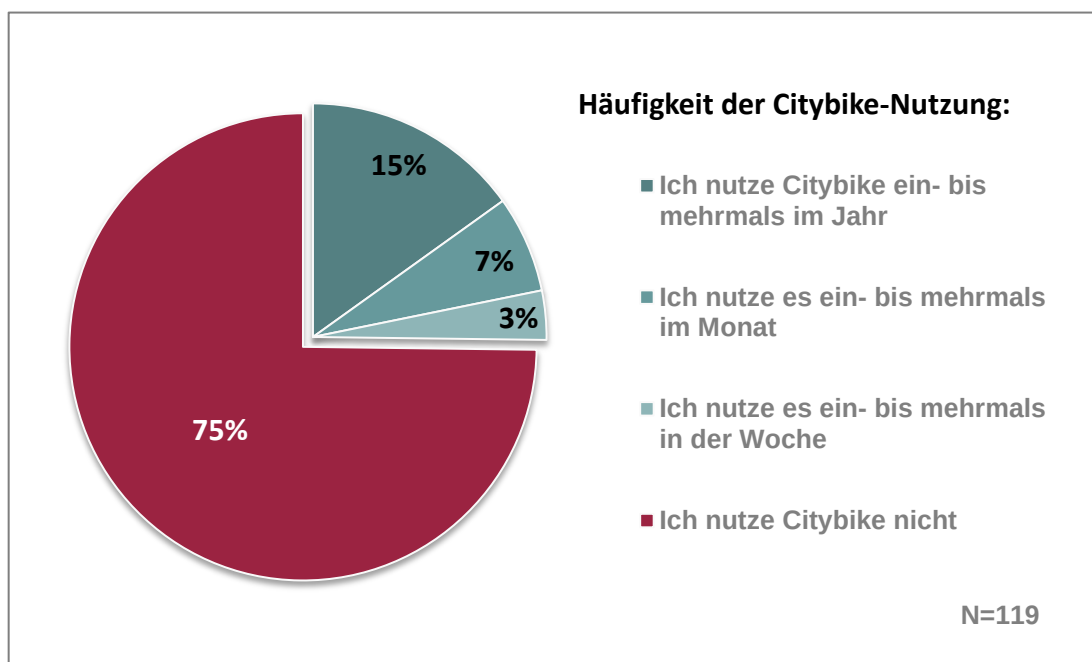


Abbildung 12: Häufigkeit der Citybike-Nutzung durch alle Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund (mit und ohne Citybike-Übungsmodul)

Abbildung 12 zeigt genauer, wie sich die Häufigkeit der Citybike-Nutzung verteilt. 25% aller befragten Frauen geben an, Citybike Wien eigenständig zu nutzen oder zumindest schon einmal genutzt zu haben. Im Detail fahren 15% der Befragten, ein- bis mehrmals jährlich, 7% fahren nach eigener Einschätzung ein- bis mehrmals monatlich und 3% fahren ein- bis mehrmals wöchentlich mit Citybike Wien. Es zeigt sich also, dass die Leihradnutzung durchaus in dieser radaffinen Gruppe von Frauen mit Migrationshintergrund für die eigene Mobilität genutzt wird.

Bei den Fahrzielen, die mit Leihrädern durch die Migrantinnen angefahren werden, dominieren sommerliche stadtnahe Ausflüge. 82% der Frauen geben an, mit Citybike Wien Ausflüge zu machen, 36% nutzen es für Freizeitveranstaltungen, wie Sport oder Kino und 24% für Fahrten zu Freunden/Verwandten. Nur jeweils eine Frau gibt an, mit Citybike Wien zur Arbeit bzw. zum Einkaufen zu fahren. Diese Rangfolge entspricht derjenigen, die sich beim Radfahren der Radkursteilnehmerinnen insgesamt gezeigt hat, wobei die Werte für die Citybike-Nutzung in der Regel niedriger sind als dort (s.o.). Aber Fahrten zu Freizeitveranstaltungen wie Sport oder Kino bilden eine Ausnahme. Sie werden eher mit dem Leihrad (36%) als mit dem eigenen Rad (19%) angefahren.

Der Dominanz von Ausflügen unter den Zielen entspricht die durchschnittliche Dauer der Nutzung: Dreiviertel der Leihradnutzerinnen geben Zeiten bis zur Gratisgrenze von 60 Minuten an, die anderen geben sogar Zeiten bis zu 2 Stunden an.

Interessant ist das hohe Interesse, das Radkursteilnehmerinnen an der Nutzung von Leihrädern nach dem Radkurs äußern. Dies betrifft 28% der Befragten, die aktuelles Interesse äußern. Zusätzlich antworten 30%, dass sie zwar derzeit kein Interesse haben, vielleicht aber später, wenn sie „besser fahren können“. Hier zeigen sich in der Gruppe radinteressierter Migrantinnen Nutzungspotenziale für Citybike, die mit zunehmender Fahrsicherheit weiter anwachsen können.

Die Nutzung des örtlich vorhandenen Leihradsystems Citybike Wien wird durch vielfältige Faktoren beeinflusst. Als Grundvoraussetzung hat sich der Erwerb von anwendungsfähigem praktischem Wissen um das Procedere der Anmeldung, der Ausleihe und Rückgabe erwiesen. Das praktische Wissen über öffentliche Leihradsysteme, nicht das Allgemeinwissen über sie, beeinflusst mit hoher Wahrscheinlichkeit in starkem Maße die eigenständige Nutzung (χ^2 ,000; CV ,546). Unter jenen, die sich auskennen, nutzen auch 52% das Angebot in ihrem Alltag. Ähnliches gilt für den Einfluss der persönlichen Kenntnis von anderen Migrantinnen, die Citybike Wien nutzen (χ^2 ,000; CV ,425). 49% der Frauen, die andere Leihrad-Nutzerinnen persönlich kennen, sind selbst angemeldet, bei Frauen ohne solche Bekannte sind es nur 11%. Hier zeigt sich wiederum die große Bedeutung von sichtbaren *Role Models* für das Radfahren von Frauen mit Migrationshintergrund. Sie regen durch ihre Beispielwirkung radinteressierte Frauen an, es ihnen gleichzutun.

Der Zugang zu handlungsrelevantem Wissen für die Nutzung von Radservices wie öffentlichen Leihrädern wird für Frauen mit Migrationshintergrund wie für alle Bevölkerungsgruppen durch den Zugang zu mobilitätsrelevanten IT-Geräten und -Anwendungen beeinflusst. Der Zugang zu ihnen und der alltägliche Umgang etwa mit mobilitätsrelevanten Apps bildet eine wichtige Voraussetzung für selbständige Mobilität insgesamt und auch für das Radfahren.

Wie die Befragungsergebnisse zeigen, besitzen interessanterweise die Migrantinnen häufiger ein Smartphone (87%) als eine Bankomatkarte (63%). Insgesamt verfügen 67% der

Radkursteilnehmerinnen über eine Zeitkarte für den ÖPNV und 40% nutzen bereits eine der angebotenen Mobilitäts-Apps, allerdings nicht unbedingt für die Leihradnutzung. Mit 84% ist der Anteil der App-Interessierten erfreulich hoch und kann als Ausgangspunkt für die Nutzungserweiterung dienen. Die Ausstattung mit mobilitätsrelevanten IT-Geräten bzw. Software sowie Kenntnisse mobilitätsrelevanter Apps ist also mehrheitlich auch in dieser Gruppe von Migrantinnen gegeben. Gleichwohl gibt es auch eine nicht geringe Gruppe zwischen 13% und 37%, die keinen persönlichen Zugang zu einem Smartphone oder zu einer Bankomatkarte hat und somit im Zugang zu Leihrädern deutlich eingeschränkt ist.

Und schließlich belegt die Befragung einen hoch signifikanten Einfluss der Teilnahme an einem Citybike-Training darauf, dass anwendungsfähiges Wissen über das örtliche Leihradsystem gewonnen wird (χ^2 ,000). Dieses Wissen setzt sich allerdings nicht mit gleicher Wahrscheinlichkeit in die eigenständige Nutzung von Leihrädern um (χ^2 ,053), da darauf noch andere Faktoren einwirken. Aber immerhin 37% der Frauen, die an einem Leihrad-Training teilgenommen haben, fahren auch tatsächlich mit Citybike (20% der Teilnehmerinnen an Kursen ohne Leihradmodul). Das betrifft auch 37% der Migrantinnen, die an einem Fortgeschrittenenkurs teilgenommen haben, aber nur 19% von Teilnehmerinnen an Anfängerkursen. Hier zeigt sich der Einfluss der gewonnenen Fahrfähigkeiten auf die eigenständige Leihradnutzung.

Insgesamt wurden Potenziale für die Leihradnutzung dieser Gruppe radinteressierter Frauen mit Migrationshintergrund belegt, die teilweise noch nicht genutzt werden. Die Integration von praktischen Informations- und Trainingsmodulen zum Thema Leihradnutzung in laufende Fahrradkurse sollte daher genutzt werden, um die Leihradnutzung von Frauen mit Migrationshintergrund zu erhöhen.

4.3 Wünsche an Leihradservices und an radfreundliche Infrastrukturen für Anfängerinnen und Wiedereinsteigerinnen

Den vorhandenen Barrieren beim Zugang zu Voraussetzungen für die Leihradnutzung und zu entsprechenden Services begegnen die befragten Migrantinnen mit diversen Wünschen in Bezug auf die Gestaltung mobilitätsrelevanter Services. Wie die Befragung zeigt, wünscht sich zunächst einmal jede zweite Radkursteilnehmerin eine Jahres- oder Monatskarte mit einer integrierten Gratisanmeldung zur Nutzung von Citybike Wien. Nur 3% von ihnen nutzen derzeit die von den Wiener Linien angebotene Mobilitätskarte mit integrierter kostenpflichtiger Leihrad-Anmeldung. Unter den befragten Frauen besteht allerdings wenig Interesse an kostenpflichtigen Zusatzfunktionen. Sie präferieren eine Gratiszusatzfunktion.

Zusätzlich zu Wünschen nach besserem Zugang zu informationstechnischen Mobilitätsvoraussetzungen machen die befragten radinteressierten Migrantinnen deutlich, dass für die Nutzung von öffentlichen Leihradsystemen auch eine anfängerinnenfreundliche Gestaltung des gesamten Leihradangebotes von den Stationen über die Terminals bis zu den Rädern

sowie der allgemeinen Mobilitätsinfrastrukturen erforderlich ist. Es wurde eine Vielzahl sowie vielfältige Änderungswünschen geäußert (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14).

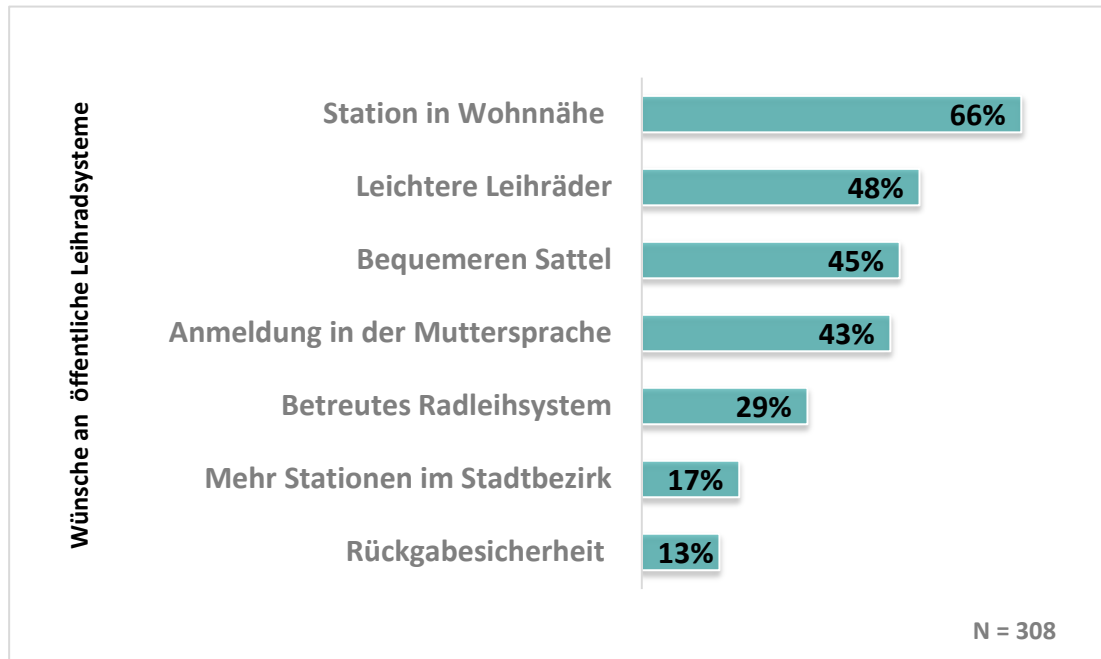


Abbildung 13: Wünsche von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund an eine anfängerinnenfreundliche Leihradgestaltung

Mit 66% wünscht sich eine Mehrheit der Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund eine Citybike-Station in Wohnnähe (siehe Abbildung 13, Mehrfachantworten möglich). In den Antworten zu einer offenen Frage wurden zudem 39 konkrete Adressen für gewünschte Citybike-Stationen in Wien angegeben. Die hohe Zahl an Stationswünschen in Wohnnähe verweist nicht nur auf das Interesse an einer zukünftigen Leihradnutzung, sie verweist zudem auf die Unterausstattung mit Leihradstationen in Stadtbezirken außerhalb des unmittelbaren Citybereiches, wo MigrantInnen überdurchschnittlich häufig wohnen.

In der Regel werden neue Stationen nach dem Effizienzprinzip dort angelegt, wo zeitnah eine hohe Auslastung erwartbar ist. Zudem werden vorrangig vorhandene Lücken im Innenstadtbereich geschlossen. Die Servicierung von Lern- und Übungsprozessen durch Leihradstationen im wohnnahen Raum hat unter dem starken Effizienzdruck für die Betreiber keine Präferenz. Eine gerechte Verteilung von Radleihstationen im Stadtraum, die alle sozialen Gruppen zumindest gleichermaßen adressiert, kann auf diesem Wege nicht erreicht werden. Ein Ausgleich für den Fahrradmangel in bestimmten sozialen Gruppen, wie etwa bei radinteressierten einkommensschwachen Frauen mit (und ohne) Migrationshintergrund gerät so gar nicht erst in das Blickfeld.

Es folgen Wünsche nach einer anfängerinnenfreundlichen Gestaltung der Leihräder selbst. 48% der Radkursteilnehmerinnen wünschen sich leichtere Leihräder und 45% wünschen

sich einen bequemeren Sattel. Bezogen auf die Gestaltung der Terminals sowie der Internetanmeldung wünschen sich 43% der Frauen ein Anmeldeangebot in ihrer Muttersprache, das betrifft insbesondere Türkisch und Arabisch (siehe Abbildung 13). Dieser Wunsch findet sich überdurchschnittlich häufig bei Frauen im mittleren Alter zwischen 31 und 50 Jahre sowie in jenen Wohnbezirken, in denen überdurchschnittlich viele MigrantInnen wohnen. Interessant ist der Befund, dass sich der Anteil der Frauen mit dem Wunsch nach Anmeldung in der Muttersprache durch die Teilnahme am Übungsmodul „Citybike-Training“ deutlich verringert. Die Möglichkeit, sich unter Anleitung anmelden zu können sowie die Entlehnung und die Rückgabe gemeinsam zu üben, verringert die Zahl der Wünsche nach einem entsprechenden sprachlichen Angebot sowie ihren Rang (von mehr als 80% auf 43% und von Rang 1 auf Rang 4).

Besonders interessant ist der Befund, dass sich 29% der Radkursteilnehmerinnen ein ergänzendes öffentliches Leihradangebot wünschen, das direkt an den Interessen und Problemen von lerninteressierten Radanfängerinnen ansetzt (siehe Abbildung 13). Hier wünschen sich die Frauen ein saisonales Angebot im Sommerhalbjahr, das nicht über Bankomatkarten geregelt ist, sondern über eine persönliche Ausgabe und das Hilfe bei der Anmeldung oder bei der Einstellung des Sattels und anderen Nutzungsfragen einschließt. Gewünscht wird eine begrenzte Anzahl von Ausleihstationen in einem verkehrsberuhigten Gebiet des eigenen Wohnbezirkes oder zumindest in der Nähe, an denen die Räder in der Regel ausgeliehen und wieder abgegeben werden. Die Gratisausleihzeit sollte den Übungsgewohnheiten von Anfängerinnen entgegen kommen und mindestens eine Stunde betragen. Das Angebot könnte auch familienfreundlich gestaltet werden, wenn zusätzlich Kinderräder ausleihbar wären.

Die Wünsche nach einem öffentlichen saisonalen Leihradangebot für eigenständiges Trainieren nach einem Radkursbesuch und für alle Wiedereinsteigerinnen werden signifikant durch das Fehlen eines eigenen Rades beeinflusst. 38% der Frauen ohne eigenes Rad, aber nur 18% mit eigenem Rad wünschen sich ein solches Angebot. Darüber hinaus wurde dieser Wunsch leicht überdurchschnittlich von Frauen geäußert, die weniger als 2 Jahre in Wien leben sowie von jenen, die nicht erwerbstätig sind und von Frauen, die aus Ländern des arabischen Raumes kommen. Frauen mit maximal Pflichtschule (36%) und Frauen mit Hochschulbildung (36%) zeigen deutlich mehr Interesse als Frauen mit mittlerer Bildung (20%). Die Altersgruppe hat hingegen keinen signifikanten Einfluss auf den Wunsch nach einem persönlich betreuten saisonalen Leihsystem.

Von besonderer Bedeutung für die Wünsche nach einem persönlich betreuten Leihradservice ist, ob sich die Frauen nach dem Radkurs beim Radfahren in Wohnnähe sicher fühlen, nur 28% der Frauen, die sich „sicher fühlen“, wünschen sich ein persönlich betreutes Übungs-Leihsystem, aber 33% der Frauen, die sich „sehr unsicher“ fühlen. Ähnliches gilt für Frauen, die sich auch für einen weiterführenden Kurs interessieren, 30% von ihnen wünschen sich ein ergänzendes öffentliches Leihradsystem, aber nur 20% derjenigen, die kein

Interesse an weiteren Kursen haben. Hier wird deutlich, dass neben der noch nicht überwundenen Fahrunsicherheit auch das persönliche Interesse an weiterem systematischem Lernen eine Rolle für den Wunsch nach einem passenden Leihradangebot für alle Lernenden spielt.

Neben den Wünschen, die direkt eine anfängerinnenfreundliche Gestaltung von öffentlichen Leihradsystemen ansprechen, äußern die befragten Frauen eine Vielzahl von Wünschen in Bezug auf sichere Verkehrsinfrastrukturen, die sowohl die unmittelbar radbezogenen Gegebenheiten betreffen als auch den Zusammenhang zu motorisierten Verkehr. Die Lösung der dadurch entstehenden Sicherheitsprobleme, speziell für Anfängerinnen oder Wiedereinsteigerinnen, stellt eine wichtige Bedingung dafür dar, dass radinteressierte Frauen, die erfolgreich einen Radkurs abgeschlossen haben, ein eigenes Rad erwerben und damit oder mit einem Leihrad im Alltag Rad fahren.

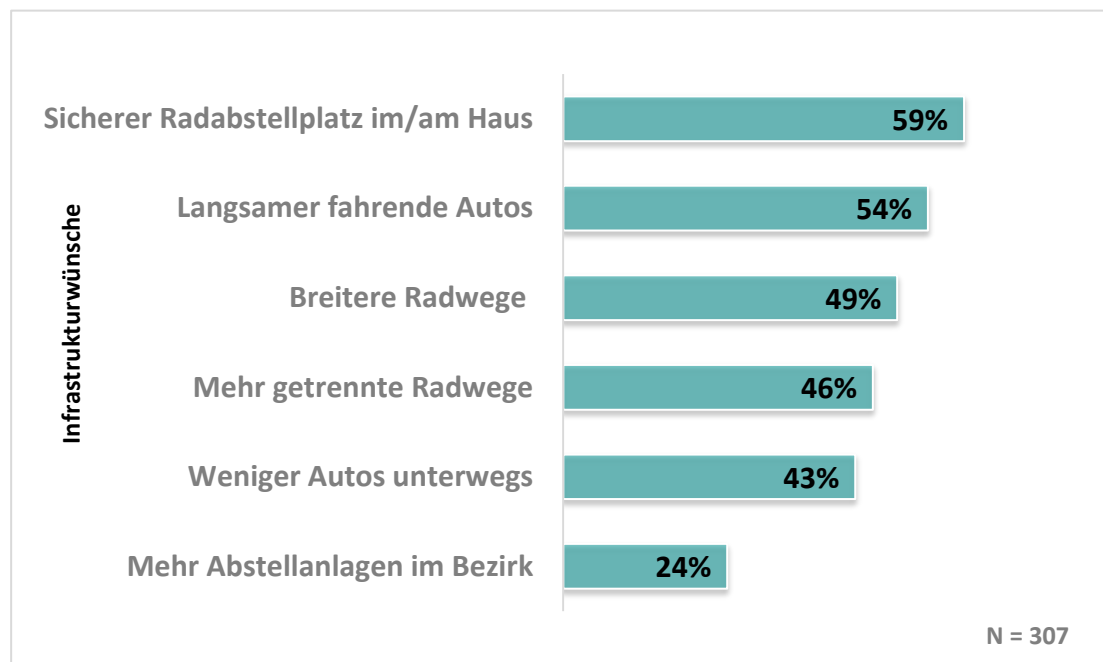


Abbildung 14: Radbezogene Infrastrukturwünsche von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund

Wie Abbildung 14 zeigt, steht an erster Stelle der durch diese radinteressierten Frauen wahrgenommenen infrastrukturellen Radbarrieren der Mangel an sicheren Abstellplätzen für ein eigenes Rad im oder am Wohnhaus. Mit 59% wünscht sich die größte Gruppe der befragten Frauen nicht zuerst Verbesserungen der Verkehrswege oder Verkehrsmittel, sondern „sichere Radabstellplätze im oder am Haus“ (Mehrfachantworten möglich).

Viele der befragten Frauen haben in ihrer Familie oder im Bekanntenkreis Erfahrung mit Raddiebstählen. Ein eigenes Rad wird daher nur dann gekauft, wenn es auch sicher untergebracht werden kann. An zweiter Stelle der Barrieren für Rad fahrende Migrantinnen steht

in ihrer Wahrnehmung der Autoverkehr, 54% wünschen sich eine Reduzierung des Fahrtempos des motorisierten Verkehrs. Es folgen Wünsche nach breiteren und baulich getrennten Radwegen sowie wiederum ein Wunsch zum Autoverkehr. Diesen würden 43% der Befragten gern reduziert sehen, um sich sicher genug beim Radfahren in ihrem Bezirk zu fühlen.

Die geäußerten Wünsche zeigen das große Interesse der befragten Frauen mit Migrationshintergrund an einer anfängerinnengerechten Gestaltung von Leihradservices und an anfängerinnenfreundlichen Infrastrukturen insgesamt. Die Befragung belegt ein detailliertes Wissen über notwendige Rahmenbedingungen für die gezielte Erschließung noch ungenutzter Radpotenziale.

5. Radmobilität von Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund

Die sozio-demographische Struktur von Frauen mit Migrationshintergrund ist sehr heterogen. Daher wurde als Vergleichsgruppe zu der sehr gemischten Teilnehmerinnengruppe an Radkursen eine Vergleichsgruppe gewählt, die in der Dimension Bildungsabschluss relativ homogen ist: Studentinnen mit Migrationshintergrund. Sie werden, wie Migrantinnen insgesamt, als Radfahrerinnen und als Leihrad-Nutzerinnen in der Öffentlichkeit bisher kaum wahrgenommen.

Folgenden Forschungsfragen wurde in diesem Rahmen nachgegangen:

- Welche Potenziale gibt es unter Studentinnen mit Migrationshintergrund für die Nutzung von Leihrädern oder einem eigenen Rad?
- Ist der Migrationshintergrund erklärend oder welche anderen Faktoren spielen für das Radfahren und die Leihradnutzung dieser Gruppe eine Rolle?
- Was kann getan werden, um Potenziale von Studentinnen mit Migrationshintergrund für die Nutzung von Leihrädern zu fördern?

Diese Fragen wurden mittels qualitativer Interviews und einer Kurzbefragung bearbeitet. Es wurden 20 leitfadengestützte qualitative Interviews mit Studentinnen mit Migrationshintergrund durchgeführt. Zusätzlich wurde eine standardisierte Befragung von 54 Studentinnen mit Migrationshintergrund sowie von 54 Studentinnen ohne Migrationshintergrund durchgeführt. Die Befragung erfolgte an diversen Universitäten Wiens, in deutlichem Abstand zu Stationen von Citybike Wien. Im Einzelnen wurden Studentinnen in bzw. am Hauptgebäude der Uni Wien, im/am NiG, in/an der TU Wien, in/an der WU Wien und im Juridicum angesprochen.

Von den 108 befragten Studentinnen sind 83% aus dem Ausland oder aus anderen Bundesländern zugezogen (größte Gruppe 1-5 Jahre in Wien) und 17% sind in Wien geboren (gleich viele Migrantinnen der 2. Generation bzw. Österreicherinnen). 12% aller Befragten sind kürzer als ein Jahr in Wien (15% der Studentinnen mit Migrationshintergrund, 9% ohne). Nach Gruppen der Herkunftsländer waren 50% Österreicherinnen ohne Migrationshintergrund, 23% kamen aus Europa ohne Türkei (davon 13% aus EU-Osteuropa und 10% aus EU-Westeuropa), 8% aus der Türkei und 15% aus Asien. Auch die Verteilung der Studienrichtungen waren breit gefächert (siehe Abbildung 15).

Sowohl in den qualitativen als auch in den standardisierten Interviews zeigt sich, dass fast alle interviewten Studentinnen in ihrer Kindheit oder in der Jugend das Radfahren gelernt haben. Nur vereinzelte Studentinnen haben in der Kindheit Fahrrad fahren nicht richtig erlernt oder haben es seit der Pubertät nicht praktiziert. Letzteres betrifft eher Studentinnen

aus der Türkei und aus Afrika. Nur diese geben an, derzeit unsicher beim Radfahren zu sein oder es sogar bewusst zu vermeiden.

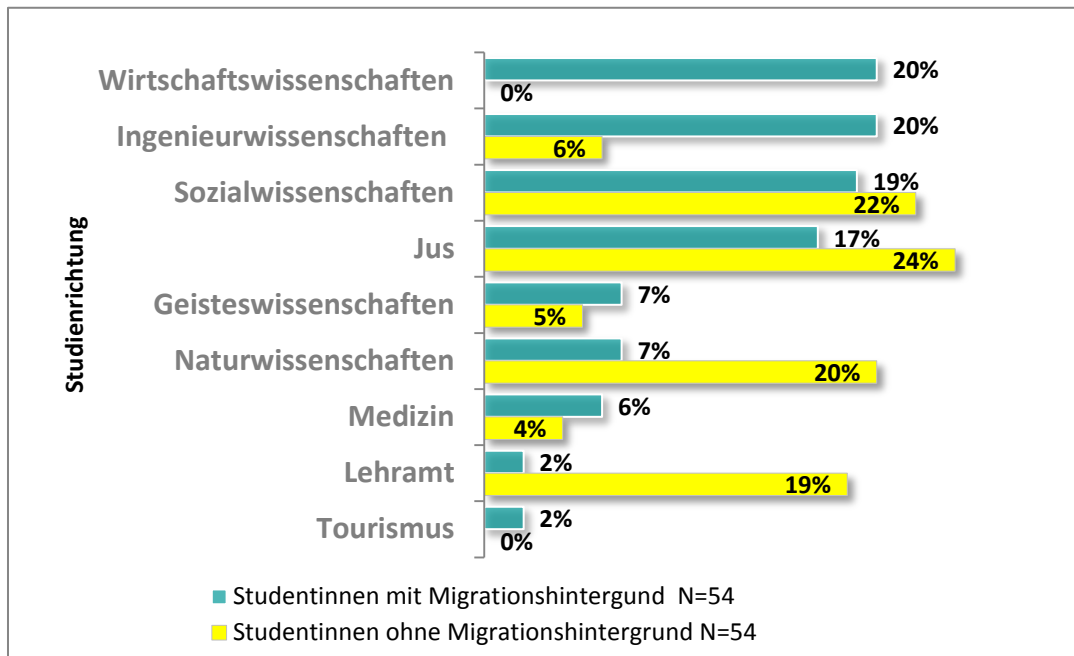


Abbildung 15: Studienrichtungen der befragten Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund

In den qualitativen Interviews wurden folgende Einflussfaktoren herausgearbeitet, die das Radfahren am Studienort positiv beeinflussen:

- In der Familie einen frühen Zugang zum Radfahren und das Radfahren als „normale Alltagstechnik“ erlebt;
- Migrationsbedingte Neugierde auf die neue Studienstadt Wien;
- Migrationsbedingt häufig kein eigenes Rad am Studienort, daher Interesse an Citybike Wien;
- Radaffiner Freundeskreis in der StudentInnenschaft;
- IT-Affinität und handlungsrelevantes Wissen (z.B. über Citybike-Nutzung);
- Multimodale studentische Lebensstile.

Auf Basis dieser positiven Familien und Migrationserfahrungen sind bei Studentinnen mit Migrationshintergrund die Voraussetzung für eigenständiges Radfahren, das selbstverständlicher Teil ihres Alltags ist, deutlich besser als bei den Radkursteilnehmerinnen mit breiter sozialökonomischer und sozialdemographischer Basis (siehe Abschnitt 4 sowie Segert et al. 2015). Die Interviews bestätigen zudem: Die Zugehörigkeit zu jüngeren Kohorten beeinflusst die Fähigkeit Rad fahren zu können positiv. Die Studentinnen gehören zu den jüngeren Kohorten und haben daher eher Rad fahren gelernt als der Durchschnitt der Migrantinnen.

Auch ihre höhere Bildung beeinflusst ihre Aufgeschlossenheit gegenüber dem Radfahren. Die Religion hat nach ihrer Einschätzung hingegen keinen Einfluss auf ihr Radfahren.

5.1 Häufigkeit der Nutzung von eigenen Rädern und Leihrädern durch Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund

In der quantitativen Analyse konnte nachgewiesen werden, dass sich auf der Grundlage der oben genannten positiven sozio-demographischen Einflussfaktoren die Häufigkeit der Radmobilität von Studentinnen mit Migrationshintergrund kaum von der Radmobilität der Studentinnen ohne Migrationshintergrund unterscheidet (siehe Abbildung 16). Zwar ist der Anteil der wöchentlichen Radfahrerinnen, die mit eigenem Rad unterwegs sind, bei Studentinnen ohne Migrationshintergrund mit 24% größer als bei Studentinnen mit Migrationshintergrund (18%). Aber der Anteil der von wöchentlichen Leihradnutzerinnen ist bei Studentinnen mit Migrationshintergrund wiederum größer als bei jenen ohne Migrationshintergrund (11% und 7%). Insgesamt geben 65% der Studentinnen mit Migrationshintergrund und 61% ohne Migrationshintergrund an, in Wien Rad zu fahren (siehe Tabelle 2). Das bedeutet, dass zugewanderte Studentinnen sogar etwas stärker mit dem Rad mobil sind als einheimische.

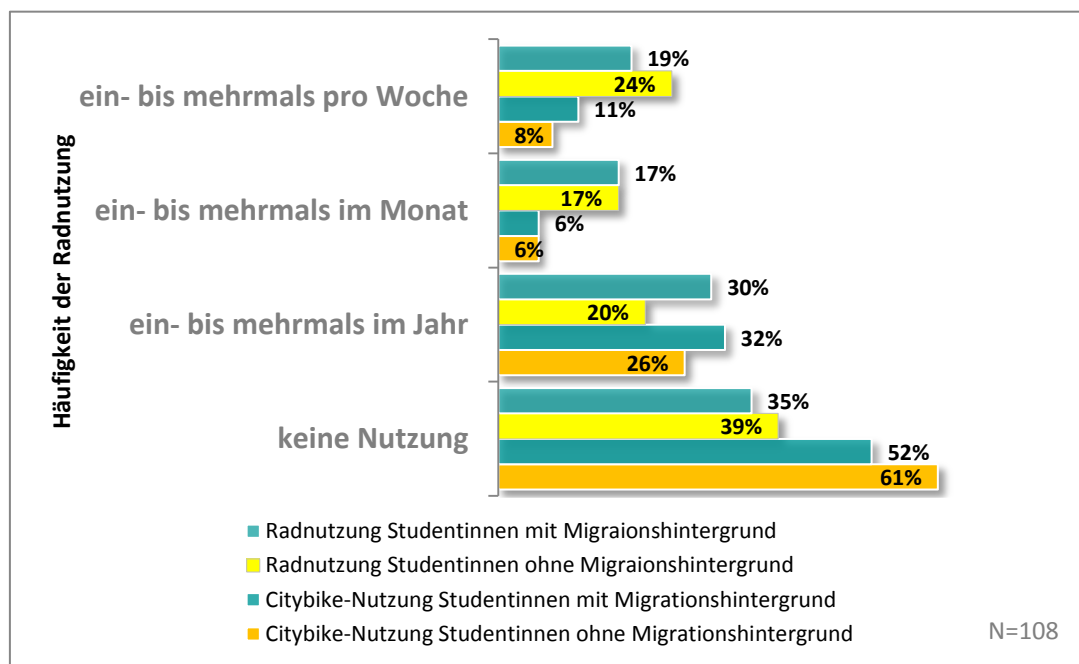


Abbildung 16: Häufigkeit der Nutzung eines eigenen Rades bzw. Citybikes durch Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund

Die Befragung ergab erstaunlicherweise auch einen vergleichbaren Anteil von Studentinnen, die über ein eigenes Rad verfügen, unabhängig vom Migrationshintergrund (siehe Tabelle 2). Dazu zeigte sich in den qualitativen Interviews, dass nicht wenige Studentinnen mit Migrationshintergrund ihr eigenes Rad mitbringen. Dies gilt insbesondere für Studentinnen aus

den Nachbarländern. Sie verhalten sich so wie Studentinnen, die lediglich aus anderen Bundesländern zugewandert sind.

Studentinnengruppe Radmobilität	Studentinnen ohne Migrationshintergrund [%] N=54	Studentinnen mit Migrationshintergrund [%] N=54
Fähigkeiten	94%	96%
Eigenes Rad in Wien	50%	52%
Interesse an Radlernkursen	k.A.	k.A.
Kenntnis von Citybike in Wien	96%	98%
Aktuelle Radnutzung in Wien	61%	65%

Tabelle 2: Radmobilität im Vergleich: Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund

Auch bezogen auf die Kenntnis des örtlichen öffentlichen Leihradsystems können keine signifikanten Unterschiede zwischen Studentinnen ohne und mit Migrationshintergrund festgestellt werden (siehe Tabelle 2). Allgemein lässt sich sagen: Citybike Wien ist unter allen Studentinnen wohl bekannt.

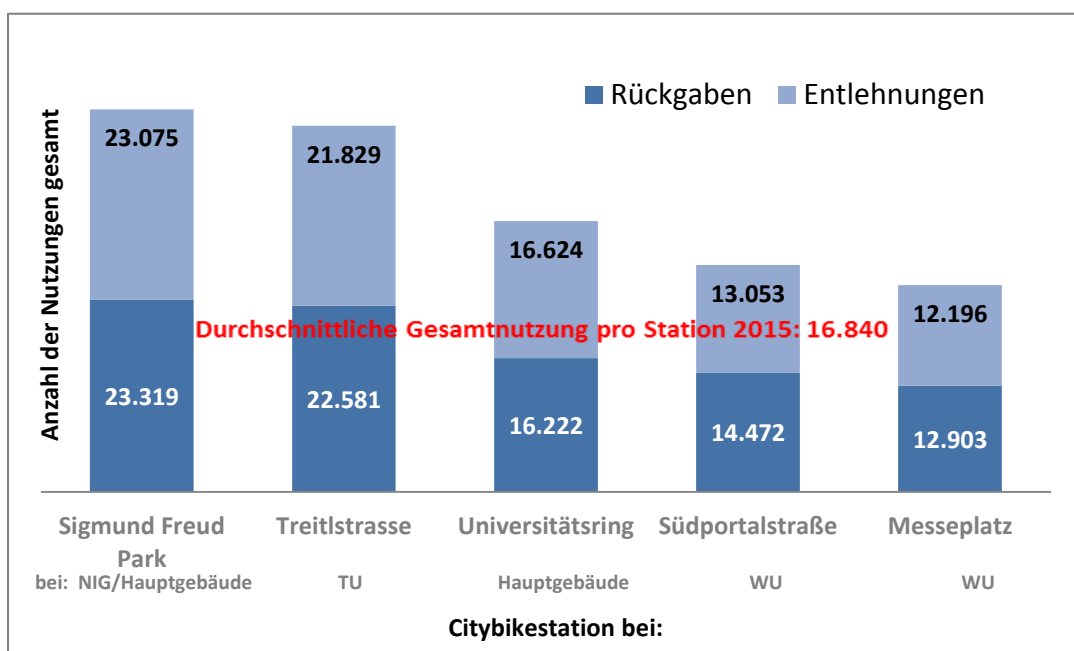


Abbildung 17: Nutzungen an universitätsnahen Citybike-Stationen 2015

Daten: Citybike Wien, eigene Darstellung

Zur Nutzung von Citybike Wien durch StudentInnen insgesamt liegen bisher keine repräsentativen Daten vor. Die gegenständliche Befragung ergab, dass 48% der Studentinnen mit Migrationshintergrund und 39% der befragten Studentinnen ohne Migrationshintergrund

Citybike Wien zumindest gelegentlich nutzen (siehe Abbildung 16). Bezogen auf die Herkunftsländer nutzen gegenwärtig insbesondere Studentinnen aus Westeuropa, Türkei und z.T. aus Asien eher Leihräder als Osteuropäerinnen oder Studentinnen aus Nahost.²²

Die Nutzungsmuster von Studentinnen mit Migrationshintergrund teilen sich in zwei Gruppen. Die größere Gruppe von 31% nutzt die Räder eher für Freizeitaktivitäten, während 17% die Leihräder ganz selbstverständlich auch in ihren Ausbildungsalltag einordnen. Damit sind sie Teil von studentischen Mobilitätsmustern, die sich auf die Nutzungszahlen von Leihrädern an universitätsnahen Standorten positiv auswirken.

Die Bedeutung der Leihradnutzung durch alle Studentinnen, von denen sich die hier untersuchte Gruppe kaum unterscheidet, zeigt sich am überdurchschnittlichen Nutzungsaufkommen an Stationen in Universitätsnähe (siehe Abbildung 17). Studentinnen mit und ohne Migrationshintergrund haben so einen wichtigen Anteil an der positiven Gesamtentwicklung der Leihradnutzung in Wien, ohne dass diese bisher genau quantifiziert werden kann (siehe Abbildung 18).

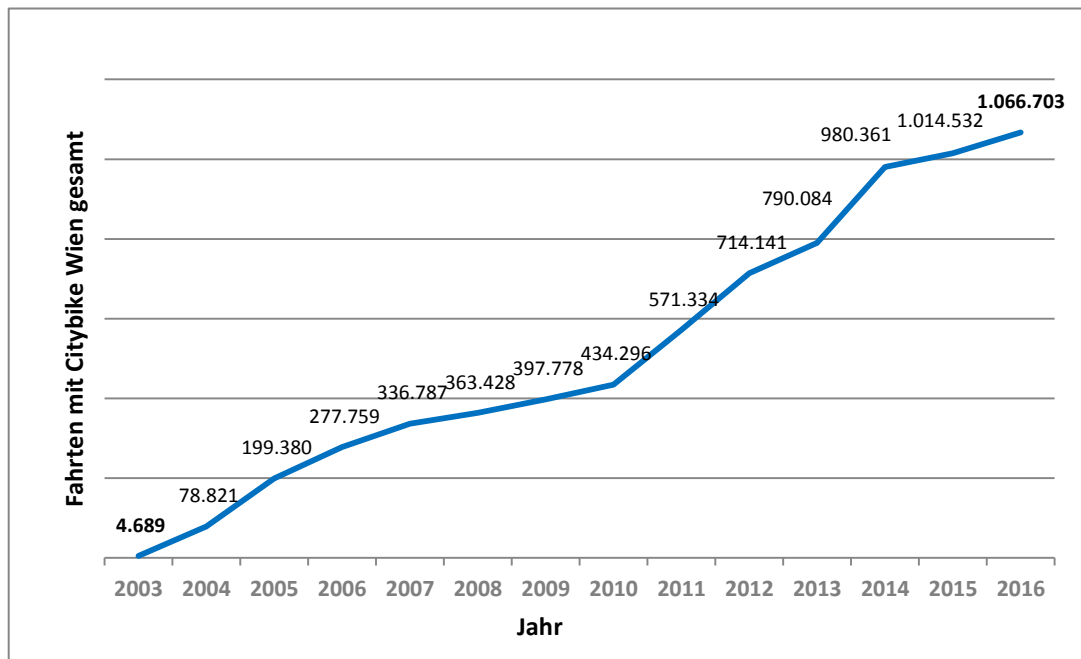


Abbildung 18: Entwicklung der Fahrten mit Citybike Wien 2003-2016

Daten: Citybike Wien

²² Aussagen über Studentinnen aus Amerika können nicht getroffen werden, da sie in die Untersuchung nicht einbezogen waren.

5.2 Mobilitätsmuster von Studentinnen mit Migrationshintergrund und Leihradnutzung

Die qualitativen Interviews ergaben, dass die Mehrheit der Studentinnen mit Migrationshintergrund auf unterschiedliche Art und Weise multimodal mobil ist. Mit wenigen Ausnahmen (wegen Alter oder ausstehender Heimfahrt) verfügen Studentinnen mit Migrationshintergrund über ein Semesterticket und nutzen dieses auch intensiv. Daneben gehen alle interviewten Studentinnen zu Fuß und einige fahren mit dem Rad. Eine Minderheit benutzt ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel. Zudem gibt es unter Ihnen keine reinen Autofahrerinnen, sondern nur autofahrende oder mitfahrende multimobile Studentinnen.

Wie in Abbildung 19 dargestellt, finden Wege der Studentinnen mit Migrationshintergrund unter der Woche vorrangig zwischen Wohnung und Hochschule statt. Hinzu kommen bei vielen von ihnen Fahrten zu einer Arbeitsstätte, um das Studium zu finanzieren sowie zu Einkaufsstätten. Ausbildungs- sowie Arbeitsorte werden sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch mit dem Rad oder zu Fuß aufgesucht. Zum Einkaufen gehen diese Studentinnen eher zu Fuß, da Läden in der Regel in unmittelbarer Wohnnähe liegen. Abendliche Aktivitäten sind unter der Woche bei Studentinnen mit Migrationshintergrund eher gering ausgeprägt. Unter der Woche bewegen sie sich vorwiegend allein. Am Wochenende sind sie hingegen gern in der Gruppe mit Freundinnen sowie zu allen Tageszeiten mobil. Sie bewegen sich auf unterschiedliche Weise zu vielfältigen Freizeitorten sowie zu FreundInnen und Bekannten. Dies geschieht in Abhängigkeit von der jeweiligen Weglänge mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem eigenen oder Leihrad oder mit dem eigenen Auto bzw. durch Mitfahrt mit FreundInnen. Beliebt sind zudem Radausflüge ohne besonderes Ziel gemeinsam mit FreundInnen.

Diese Mobilitätsmuster von Studentinnen mit Migrationshintergrund sind in einen ausbildungszentrierten Lebensstil eingebettet. Diese Studentinnen sind fast alle darauf orientiert, möglichst rasch ihr Studium zu absolvieren und konzentrieren während des Semesters ihre Aktivitäten darauf. Folgerichtig richten sie auch ihre damit verbundene Mobilität auf dieses Ziel aus. Aus diesem Grund bilden die schnelle Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsorten sowie eine selbstbestimmte und aktive Wochenenderholung mit vielfältigen sozialen Kontakten die zentralen Werte, die ihre Mobilitätspraktiken leiten.

Daran knüpft auch die Nutzung des Semestertickets an. Das allgemein verbreitete Semesterticket zeigt eine orientierende Wirkung für die Alltagsmobilität von Studentinnen mit Migrationshintergrund. Von mehreren Interviewpartnerinnen wurde darüber reflektiert, dass die damit im Moment der Mobilitätsentscheidungen scheinbar gratis zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Interesse am Radfahren in Konkurrenz stehen. Dies wird umso stärker wahrgenommen, je länger die jeweiligen Wege sind, da dann U- und Straßenbahn schneller sind als das eigene Rad oder Leihrad. Weil eine rasche und flexible Beweglichkeit angestrebt wird, wird dann zugunsten vor allem der U-Bahn entschieden.

Diese subjektiv erlebte Konkurrenz zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad und damit auch zwischen motorisierter Mobilität und aktiver Mobilität kann auf langen Strecken nicht vermieden werden. Auf kurzen Strecken und als Ergänzungsmittel zum öffentlichen Verkehr sind Leihradssysteme allerdings gerade bei StudentInnen mit und ohne Migrationshintergrund beliebt. Sie könnten noch attraktiver gemacht werden, wenn studentische Routenwege analysiert und so Stationen an diesen Strecken ausgebaut würden.

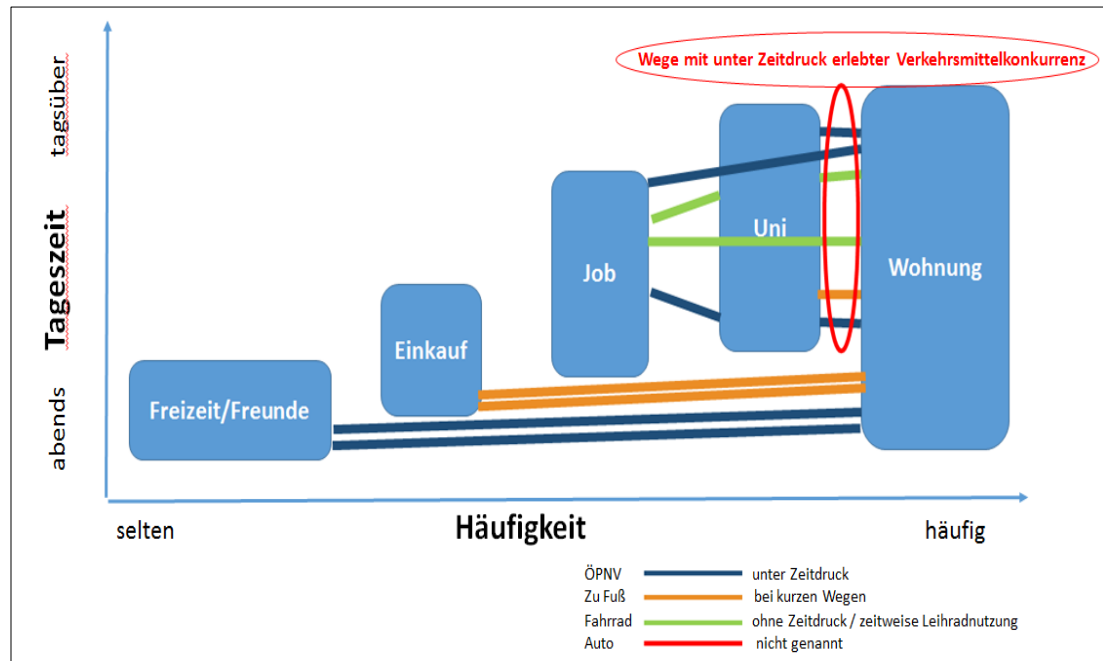


Abbildung 19: Mobilitätsmuster (wochentags) von Studentinnen mit Migrationshintergrund

Zusammenfassend lässt sich sagen: Viele Studentinnen mit Migrationshintergrund fahren bereits Rad, sie sind nur nicht unmittelbar sichtbar und ihre aktive Mobilität ist nicht im öffentlichen Bewusstsein. Zusätzlich zu den aktuellen Mustern der Leihradnutzung gibt es unter Studentinnen mit (und ohne) Migrationshintergrund ausbaufähige Potenziale für die Leihradnutzung. Diese können ohne besondere Vorleistungen, wie sie für andere Migrantinnengruppen notwendig sind, erschlossen werden.

Die vorhandenen Potenziale für die Leihradnutzung durch Studentinnen mit Migrationshintergrund werden aus verschiedenen Faktoren gespeist. Sie werden gespeist aus den biographisch erlernten Fähigkeiten und Interessen am Radfahren; aus dem studentischen Lebensstil, der auf rasche Fortbewegung und aktive Erholung fokussiert ist; aus den verbreiteten allgemeinen Vorinformationen über öffentliche Leihradssysteme; aus dem guten Zugang zu Bankomatkarten sowie Apps, die für die Nutzung wichtig sind; und nicht zuletzt aus der Neugierde bezogen auf den Studienort, die bequem mit Citybike zu befriedigen ist.

Als Hemmnisse finden sich bei Studentinnen im Unterschied zu Migrantinnengruppen anderer sozialer Milieus weder Sprach-, noch IT-technische oder gravierende finanzielle Beschränkungen. Als wichtigste Barriere erweist sich hier der Mangel an wohnungsnahen Stationen in einigen Stadtbezirken und speziell für Erstsemestrigende an zielgruppenadäquaten Informationen über Leihradangebote.

Am Beispiel der hier untersuchten Teilgruppe von Frauen mit Migrationshintergrund wird deutlich, dass es sinnvoll ist, nicht bei der Erhebung von Mobilitätsmustern statistischer Großgruppen stehenzubleiben oder diese lediglich nach der Herkunft zu differenzieren. Die so erzielbaren Durchschnittswerte für Migrantinnen insgesamt oder für Migrantinnen bestimmter Herkunftsländer verdecken die Bedeutung unterschiedlicher sozialer Erfahrungshintergründe und Ressourcen. Diese sind gerade für die Radmobilität von Studentinnen mit Migrationshintergrund entscheidend.

Für die Systementwicklung von Leihradangeboten bedeutet dies, neben effizienztechnischen Analysen und allgemeinen Nutzungsprofilen spezifische NutzerInnengruppen zu beschreiben und deren erschließbare Nutzungspotenziale genau zu bestimmen. StudentInnen mit und ohne Migrationshintergrund sind eine solche NutzerInnengruppe. Aus der gegenständlichen Analyse der Teilgruppe von Studentinnen mit Migrationshintergrund lassen sich Schlussfolgerungen für die Erschließung neuer Nutzungspotenziale der Gesamtgruppe aller StudentInnen ziehen:

1. Ausbau zielgruppenspezifischer universitätsnaher Informationsmaßnahmen über das Leihradangebot speziell für Erstsemestrigende (z.B. Stadtführungen mit Citybike Wien, Flyer vor der Hauptuni, Informationen über Facebook);
2. Erweiterung des Angebotes der Citybike-Stationen in den bei StudentInnen beliebten Stadtbezirken und entlang von Routen zwischen Wohnheimen und Universitäten;
3. Ausbaus des Radwegenetzes, das auch für Zugereiste sicher und übersichtlich gestaltet ist.

Abschließend lässt sich eine weitere Schlussfolgerung aus der Analyse ableiten: Die Radaffinität von Studentinnen mit Migrationshintergrund ist bisher in der Öffentlichkeit kaum bekannt. Es kommt daher auch darauf an, die klimafreundlichen Mobilitätsmuster von StudentInnen mit Migrationshintergrund stärker ins öffentliche Bewusstsein zu heben. Es gilt, das vorherrschende Bild vom männlichen, jungen, sportlichen Vielfahrer der realen Nutzungsvielfalt anzunähern und auf diese Weise wiederum neue Nutzungspotenziale zu erschließen.

6. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Aus den oben dargestellten Befunden der gegenständlichen Studie lassen sich Antworten auf alle eingangs genannten Forschungsfragen finden. Sie werden im Folgenden zusammengefasst.

1. Was brauchen Frauen mit Migrationshintergrund um (mehr) Rad zu fahren?

Die gegenständliche Studie belegt, dass Frauen, die das Radfahren in der Kindheit nicht erlernt haben, in besonderem Maße ein radfreundliches gesellschaftliches und räumliches Umfeld sowie ein mittelfristig gesichertes aufeinander aufbauendes Maßnahmenbündel an zielgruppenorientierten Anreizen und Hilfestellungen benötigen, damit sie ihre latenten Radbedürfnisse in die Praxis umsetzen. Werden diese Rahmenbedingungen mindestens mittelfristig gesichert, wird das vorhandene Interesse an gesunder und nachhaltiger Mobilität durch Frauen mit Migrationshintergrund bestätigt. Durch zielgruppenspezifische Förderung wird auch die Nachfrage nach Radkursen und ihren Begleitmaßnahmen beeinflusst. Dies belegen nicht nur die Wiener Kurse, sondern auch die Erfahrungen aus anderen Europäischen Städten.

- ✓ Radinteressierte Frauen, die in der Kindheit das Radfahren nicht erlernen konnten, brauchen in der Regel angeleitete Radkurse, um das Radfahren im Erwachsenenalter erfolgreich zu erlernen. Radkurse für Frauen bilden so einen wichtigen Anfangspunkt für den Wandel ihrer Mobilitätspraktiken zugunsten des Radfahrens. Die Teilnahme an Radkursen setzt wiederum Rahmenbedingungen voraus, wie die Öffnung des gesellschaftlichen Klimas zugunsten aktiver und multimodaler Mobilität, eine pro-aktive Radförderpolitik und nicht zuletzt sich öffnende Genderrollen in den Familien. Gleichzeitig bildet die Teilnahme an einem Radkurs für radinteressierte Frauen nicht den Schlusspunkt des Wandels ihrer Alltagsmobilität zugunsten des Radfahrens, sondern den Anfang, von dem aus unterschiedliche Lernstufen erreicht und die Alltagsmobilität in verschiedenen Dimensionen verändert werden kann.
- ✓ Die Studie belegt, dass radinteressierte Frauen mit Migrationshintergrund über spezifische Informationskanäle zur Teilnahme an einem Radkurs angeregt werden. Dies ist zum einen die Mund-zu-Mund-Information von Radkursteilnehmerinnen zu anderen radinteressierten Frauen innerhalb der jeweiligen Communities sowie die gezielte Information und Vorträge über Nachbarschafts-, Frauen- und Gesundheitsvereine.
- ✓ Von besonderer Bedeutung ist für diese Zielgruppe die Visualisierung von Rad fahrenden Frauen im öffentlichen Raum. Gute Erfahrungen wurden im Projekt mit einem partizipativ erarbeiteten Plakat gemacht, das radinteressierte Frauen mit Migra-

tionshintergrund sichtbar macht und das an Informationsständen und bei Veranstaltungen wurde und weiter eingesetzt werden kann.

- ✓ Anhand der im Projekt organisierten Teilnahme von radinteressierten Frauen an der RadpaRADe Wien 2017 wurde belegt, dass besonders emotionale kollektive Rad Erfahrungen motivationssteigend wirken. Für radinteressierte Migrantinnen sind aufgrund ihrer biographischen Erfahrungen mit vielfältigen Barrieren Rad fahrende *Role Models* aus ihrer Community von besonderer Bedeutung. Migrantinnen, die persönlich andere Frauen kennen, fahren signifikant häufiger Rad als jene, die keine Rad fahrenden Frauen kennen.
- ✓ Die Studie belegt, dass sich radinteressierte Frauen ein Kurssystem mit aufeinander aufbauenden Lernniveaus sowie daran anschließende professionell geführte Ausflüge bzw. Stadtfahrten wünschen, damit sie ausreichend Sicherheit für eigenständiges Radfahren gewinnen können. 93% der KursteilnehmerInnen äußerten Interesse an weiteren angeleiteten Lernangeboten. Auch wenn nicht alle von ihnen ein Kursangebot tatsächlich auch wahrnehmen würden, zeigt sich hier ein großes Lernpotenzial und eine nachhaltige Kursnachfrage. An erster Stelle der Wünsche steht dabei die Teilnahme an Gruppenausflügen, gefolgt vom Wunsch nach Teilnahme an einem Fortgeschrittenenkurs.
- ✓ Bei der Kursteilnahme spielt für viele Migrantinnen das kollektive Lernerlebnis und die wechselseitige Bestärkung eigenständiger aktiver Mobilität eine zentrale Rolle. Bei der Teilnahme an Radkursen geht es nicht nur um das Erlernen einer Fahrpraxis, sondern auch um die Einübung in neue gleichberechtigte Gendermuster. Radkurse, die die Fähigkeit und die Motivation von Frauen zu eigenständigem Radfahren fördern sind somit ihrem Charakter nach Frauenförderkurse. Als solche sollten sie in der Förderlandschaft behandelt werden.
- ✓ Die Studie belegt, dass eine der wichtigsten Voraussetzungen für das eigenständige Radfahren nach dem Besuch eines Radkurses der Zugang zu einem verkehrstüchtigen Fahrrad ist. Da sich aber 45% der Radkursteilnehmerinnen auch nach dem Kurs allein kein eigenes Rad kaufen, ist eine Unterstützung beim Radzugang für diese Gruppe von besonderer Bedeutung. Es zeigte sich, dass 93% der Frauen, die ein eigenes Rad besitzen oder sich eines kaufen, dieses dann auch nutzen. Umgekehrt, wer kein eigenes Fahrrad besitzt, fährt entweder gar nicht oder nur selten Rad. Zur Förderung des Radzugangs von radinteressierten Migrantinnen haben sich in die Radkurse integrierte angeleitete Leihrad-Übungen sowie Anleitungen beim Radkauf bewährt.

Aus diesen Forschungsergebnissen lassen sich zwei Schlussfolgerungen ableiten:

➔ **Modulares Radkursangebot mittelfristig organisatorisch + finanziell sichern**

Um allen Menschen die gesunde und nachhaltige Mobilitätsoption Radfahren zu eröffnen, muss das entstandene modulare Kursangebot mindestens mittelfristig organisatorisch und finanziell gesichert sowie immer wieder an die sich verändernde Nachfrage angepasst werden. Nur so entsteht in den potenziellen NutzerInnengruppen belastbares Vertrauen in die Angebotsstrukturen, das seinerseits die Entscheidung zur Radkursteilnahme positiv beeinflusst. So erzeugt Angebotssicherheit ihrerseits erst eine kontinuierliche Nachfrage nach Radkursen.

➔ **Projektbezogene intersektorale Kooperation aufbauen**

Radkurse haben vielfältige Effekte: *Frauenempowerment*, Integration, Gesundheit und schließlich verbesserte Mobilität. Derzeit trägt insbesondere die Mobilitätsagentur die Kosten für die analysierten Radkurse. Dies gilt, obwohl insbesondere für Teilnehmerinnen in AnfängerInnenkursen nicht das verkehrstaugliche Radfahren, sondern die Realisierung von Lebensträumen, die Bestätigung persönlicher Fähigkeiten, Freude und Gesundheit an erster Stelle stehen und die Erweiterung der eigenen Mobilität ein weiterer Effekt ist. Die Mittel der Mobilitätsagentur für Frauenradkurse sind allerdings begrenzt, während sich andere Verwaltungsstrukturen schwer tun, in die Finanzierung einzusteigen. Damit den sektorenübergreifenden Nutzen von Radkursen nicht als Organisationsbarriere gegen eine nachhaltige Förderstruktur wirken, müssen deshalb innerhalb der städtischen Verwaltung sektorale Abgrenzungen überwunden und eine projektbezogene intersektorale Kooperation zur Förderung der Radmobilität von Frauen mit Migrationshintergrund aufgebaut werden. Wenn dies nicht gelingt, werden Mitnahmen dominieren, indem jede Abteilung die Kosten weitgehend zu externalisieren sucht, da auch andere Sektoren einen Nutzen von den zu finanzierenden Radkursen haben. Um die daraus erwachsende Organisationsaufgabe zu lösen, ist zusätzlich auch die kontinuierliche Zusammenarbeit mit Vereinen der Mobilitätsförderung, der Frauen- und Gesundheitsförderung sowie der Integration institutionell sicherzustellen.

2. Können öffentliche Leihradsysteme als eine Brücke zwischen Radkursteilnahme und Kauf eines eigenen Rades wirken?

Die Studie belegt, dass öffentliche Leihradangebote für einen Teil der Radkursteilnehmerinnen als Brücke zwischen Radkursteilnahme und Radbesitz dienen können. Dies setzt allerdings Maßnahmen zur zielgruppenadäquaten Information und zum angeleiteten Training der Leihradnutzung voraus. Zudem sollten Vorschläge der Frauen für die Einrichtung von betreuten Leihradausleihstationen für Anfängerinnen geprüft werden. Darüber hinaus können die Frauen auf diesem Wege schrittweise an die durch Leihradanbieter intendierten multimoda-

len Nutzungspraktiken herangeführt werden. Dies braucht jedoch Zeit und wird wie in der gesamten Bevölkerung nur einen Teil der Frauen mit Migrationshintergrund betreffen.

- ✓ Die Studie belegt, ein überdurchschnittliches Interesse an der Nutzung von Citybike Wien bei Teilnehmerinnen an einem Leihrad-Übungsmodul, bei Teilnehmerinnen an Fortgeschrittenenkursen sowie bei Radkursteilnehmerinnen, die sich beim eigenständigen Radfahren schon „sehr sicher“ oder „eher sicher“ fühlen und die gleichzeitig motiviert sind, entweder „Ausflüge zu unternehmen“ oder das Rad als Verkehrsmittel für ihre „Freizeitmobilität“ in der Stadt zu nutzen. Umgekehrt wird belegt, dass für Anfängerinnen, die noch nicht genügend Radsicherheit gewonnen haben, das gebräuchliche öffentliche Leihradsystem weniger geeignet ist. Beide Seiten, ein Mindestmaß an Fahrsicherheit und die persönliche Motivation, die eigenen Fähigkeiten aktiv vervollkommen zu wollen, müssen zusammenkommen, damit öffentliche Leihradsysteme als Brücke zwischen Können und Radbesitz eigenständig genutzt werden.
- ✓ Die Studie belegt zudem, dass die Integration von Übungsmodulen zur angeleiteten Leihradnutzung in Radkurse für Frauen einen guten Weg eröffnet, um praktisches Wissen über öffentliche Leihradsysteme zu erwerben und ihre Nutzung gemeinsam bis zu einem gewissen Grad zu trainieren. Dadurch verändert sich das Verhältnis der Frauen zu Leihrädern sowie ihre Wünsche nach angemessener Gestaltung der Angebote. So erhöht sich der Anteil der Frauen, die sich nach eigenen Angaben praktisch mit Citybike auskennen in Radkursen mit einem Übungsmodul zur Citybike-Nutzung von 29% auf 77%. Durch die gemeinsame angeleitete Anmeldung sinkt der Wunsch unter den Radkursteilnehmerinnen nach einer Anmeldemöglichkeit in der eigenen Muttersprache von über 80% auf 43%.
- ✓ Der Zugang zu handlungsrelevantem Wissen für die Nutzung von öffentlichen Leihrädern wird für Frauen mit Migrationshintergrund wie für alle Bevölkerungsgruppen durch den Zugang zu mobilitätsrelevanten IT-Geräten und -Anwendungen beeinflusst. Der IT-Zugang und der alltägliche Umgang etwa mit mobilitätsrelevanten Apps bildet eine wichtige Voraussetzung für selbständige Mobilität insgesamt und auch für eigenständiges Radfahren. Dazu belegt die Studie relativ gute Voraussetzungen auch bei Migrantinnen in Bezug auf den Umgang mit bzw. das Interesse an mobilitätsrelevanten Apps. 87% der Radkursteilnehmerinnen besitzen ein eigenes Smartphone und 40% nutzen bereits mobilitätsrelevante Apps. Zudem ist mit 84% der Anteil der App-Interessierten erfreulich hoch. Alle diese Voraussetzungen können als Basis für die Leihradnutzung Anwendung finden. Die Ausstattung mit mobilitätsrelevanten IT-Geräten bzw. Software sowie Kenntnisse mobilitätsrelevanter Apps ist also mehrheitlich auch in dieser Gruppe von Migrantinnen gegeben. Gleichwohl gibt es auch eine Gruppe von 13% der Kursteilnehmerinnen, die kein Smartphone besitzen und somit im Zugang zu Leihrädern deutlich eingeschränkt sind.

- ✓ Ungünstiger sind die Voraussetzungen für die Leihradnutzung in Bezug auf eine eigene Bankomatkarte. 37% der Radkursteilnehmerinnen besitzen keine eigene Bankomatkarte. Dadurch entsteht eine Hürde für die Anmeldung bei Citybike Wien, die zwar durch eine PartnerInnenkarte überwindbar ist, aber deren Erwerb zusätzliche Aktivitäten notwendig macht. Diese Besonderheit erweist sich daher als gravierende eigenständige Barriere.
- ✓ Eine fehlende Bankomatkarte könnte allerdings teilweise kompensiert werden, wenn Monats- und Jahreskarten des ÖPNV mit einer kostenlosen Zusatzfunktion für die Leihradnutzung ausgestattet würden. Denn 67% der Radkursteilnehmerinnen verfügen derzeit über eine Zeitkarte für den ÖPNV und jede zweite Befragte wünscht sich eine integrierte Gratisfunktion für die örtliche Leihradnutzung. Dieser Wunsch bezieht sich sowohl auf Jahrs- als auch auf Monatskarten. Nur 3% der radinteressierten Frauen mit Migrationshintergrund nutzen derzeit die von den Wiener Linien angebotene Mobilitätskarte mit kostenpflichtiger Leihrad-Funktion. An kostenpflichtigen Zusatzangeboten besteht in dieser Nutzerinnengruppe kein Interesse.
- ✓ Die Studie belegt ein ansprechbares Interesse von radinteressierten Migrantinnen an der Leihrad-Nutzung. 39% der Teilnehmerinnen am Citybike-Übungsmodul äußerten Interesse zukünftig auch eigenständig Citybike Wien zu nutzen.
- ✓ Das Interesse an der Leihradnutzung zeigt sich auch in der großen Zahl an Wünschen, die in Bezug auf eine anfängerinnengerechte Gestaltung von Citybike Wien geäußert wurden. Die Studie belegt ein detailliertes Wissen über notwendige Rahmenbedingungen für die gezielte Erschließung noch ungenutzter Radpotenziale der eigenen Gruppe. 66% der Radkursteilnehmerinnen wünschen sich eine Leihradstation in Wohnnähe. Dies verweist nicht nur auf das Interesse an der Leihradnutzung, sondern auch auf die Unterversorgung mit Leihradstationen in Stadtbezirken, in denen viele Migrantinnen wohnen. Bezogen auf den Komfort der Leihräder wünschen sich zwischen 43% und 48% der befragten Frauen leichtere Räder bzw. bequemere Sattel für Anfängerinnen.
- ✓ Besonders interessant ist der Befund, dass sich 29% der Radkursteilnehmerinnen ein ergänzendes öffentliches Leihradangebot wünschen, das direkt an den Interessen und Problemen von lerninteressierten Radanfängerinnen ansetzt. Hier wünschen sich die Frauen ein saisonales Angebot im Sommerhalbjahr, das nicht über Bankomatkarten geregelt ist, sondern über eine persönliche Ausgabe und das Hilfe bei der Anmeldung oder bei der Einstellung des Sattels und anderen Nutzungsfragen einschließt. Gewünscht wird eine begrenzte Anzahl von Ausleihstationen in einem verkehrsberuhigten Gebiet des eigenen Wohnbezirkes oder zumindest in der Nähe, wo Räder ausgeliehen und in der Regel auch wieder retourniert werden. Die Gratisausleihzeit sollte den Übungsgewohnheiten von Anfängerinnen entgegen

kommen und mindestens 1 Stunde betragen. Zusätzlich wird die Kombination mit ausleihbaren Kinderrädern gewünscht, damit die Anfängerinnen mit ihren Familien üben können.

Aus den Forschungsergebnissen zur zweiten Forschungsfrage lassen sich wiederum zwei Schlussfolgerungen ableiten:

➔ **Leihrad-Übungsmodul + Hilfe beim Radkauf dauerhaft in Radkurse integrieren**

In die vorhandenen Radkurse für Frauen sollten Übungsmodule für die angeleitete Leihradnutzung dauerhaft integriert werden. Weiters sollten regelmäßig geführte Radausflüge bzw. Stadtfahrten unter Nutzung von Leihrädern angeboten werden. Für Frauen, die ein eigenes Rad kaufen wollen, aber unsicher sind welches, sollten Hilfen beim Radkauf im Kurs oder unmittelbar anschließend organisiert werden.

➔ **Lernpoints mit Leihrädern für Anfängerinnen einrichten**

Es sollten Ausleihstationen für Anfängerinnen und ihre Kinder eingerichtet werden. Um diese Lernpoints bedarfsorientiert und kostengünstig zu organisieren, sollte die Kooperation mit Vereinen sowie mit vorhandenen persönlich geführten Radleih-Stationen genutzt werden (z.B. Radleihstation Hauptbahnhof).

3. Können Leihradangebote also das Radfahren von Migrantinnen fördern und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Die Studie belegt, dass Leihradangebote in einer bestimmten Lernphase durchaus eine spezielle radfördernde Rolle spielen können, die ihnen ursprünglich im Rahmen urbaner multimodaler Modalität nicht zugeordnet war. Mit anderen Worten, unter bestimmten Bedingungen können öffentliche Leihradsysteme nicht nur als multimodale Verkehrsmittel genutzt werden, sondern auch als Lernmittel für radinteressierte Anfängerinnen. Diese besondere Art der Nutzung kann unter Umständen nur einen kurzen Zeitraum umfassen, etwa einen Sommer lang, bis sich die Frauen sicher genug für einen Radkauf fühlen. Das bedeutet nicht, dass diese ungewöhnliche Nutzungsart von öffentlichen Leihradsystemen für die beteiligten Frauen deshalb weniger wichtig wäre. Zudem belegt die Studie, dass ein großes Sicherheitsbedürfnis von radinteressierten Anfängerinnen, denen die gegebenen Verkehrsinfrastrukturen bei weitem noch nicht entsprechen, existiert. Unsichere Verkehrsinfrastrukturen bilden so ungeachtet der nachgewiesenen Radfahrbedürfnisse eine eigenständige Barriere erlernte Radfahrfähigkeiten nach den Kursen eigenständig anzuwenden und zu festigen.

- ✓ Die Studie belegt, dass bereits gegenwärtig 25% aller Radkursteilnehmerinnen Citybike Wien eigenständig nutzen. Im Detail nutzen 15% der Radkursteilnehmerinnen Leihräder ein- bis mehrmals im Jahr, 7% nutzen sie ein- bis mehrmals monatlich und 3% nutzen sie ein- bis mehrmals wöchentlich. Hinzu kommt das Interesse von 39% der Radkursteilnehmerinnen.

- ✓ Nach den Zielen der Citybike-Nutzung dominieren derzeit Freizeitziele. Diese können allerdings auf Erledigungen oder die Fahrt zur Ausbildung oder Arbeit erweitert werden, wenn die Frauen schrittweise mehr Fahrsicherheit gewinnen und wenn sie weiter durch andere Rad fahrende Frauen sowie durch die Öffentlichkeit ermutigt werden. Dieser Wandel braucht Zeit und wird nicht alle Radkursteilnehmerinnen gleichermaßen umfassen.
- ✓ Solche Veränderungen in der Radmobilität von Migrantinnen werden zudem durch das Nachwachsen von Kohorten positiv beeinflusst, deren Mütter bereits darauf einwirken, dass ihre Töchter, anders als sie selbst in ihrer Kindheit „ganz normal“ das Radfahren lernen und dies nach der Pubertät praktizieren, sodass sich Fahrungsicherheiten kaum mehr einschleichen können.
- ✓ Die Studie belegt weiters die große Bedeutung von anfängerinnenfreundlichen Raumstrukturen und Verkehrsorganisation insgesamt. Die befragten Frauen äußern eine Vielzahl an Wünschen in Bezug auf sichere Verkehrsinfrastruktur, die sowohl die unmittelbar radbezogenen Gegebenheiten betreffen als auch den Zusammenhang zu motorisierten Verkehr. 59% der Radkursteilnehmerinnen wünschen sich „sichere Radabstellplätze im oder am Haus“. Viele der befragten Frauen haben in ihrer Familie oder im Bekanntenkreis Erfahrung mit Raddiebstählen. Ein eigenes Rad wird daher nur dann gekauft, wenn es auch sicher untergebracht werden kann. An zweiter Stelle der Barrieren für ad fahrende Migrantinnen steht in ihrer Wahrnehmung der Autoverkehr, 54% wünschen sich eine Reduzierung des Fahrtempos des motorisierten Verkehrs. Es folgen Wünsche nach breiteren und baulich getrennten Radwegen und 43% wünschen sich „weniger Autos unterwegs“, um sich sicher genug beim Radfahren in ihrem Bezirk zu fühlen. Die Lösung solcher Sicherheitsprobleme stellt eine wichtige Bedingung dafür dar, dass radinteressierte Frauen, die erfolgreich einen Radkurs abgeschlossen haben, ein eigenes Rad erwerben und damit oder mit einem Leihrad im Alltag Rad fahren.
- ✓ Die im Projekt integrierte Vergleichsstudie zur Radmobilität von Studentinnen belegt, dass deren Radmobilität eher mit der anderer Studentinnen als mit der Radmobilität der sozial sehr gemischten Gruppe von Radkursteilnehmerinnen mit Migrationshintergrund vergleichbar ist. Studentinnen mit Migrationshintergrund sogar etwas stärker mit dem Rad mobil sind als Studentinnen ohne Migrationshintergrund. So fahren 65% der Studentinnen mit Migrationshintergrund in Wien mit dem Rad und 48% nutzen Leihräder, während der Anteil der Radlerinnen und der Citybike-Nutzerinnen bei Studentinnen ohne Migrationshintergrund bei 61% bzw. 39% liegt.
- ✓ Die qualitativen Interviews belegen zudem ausbaufähige Potenziale für die Leihradnutzung bei Studentinnen unabhängig von der Herkunft, die leicht erschlossen werden können. Bei Studentinnen mit Migrationshintergrund finden sich im Unter-

schied zu Migrantinnengruppen anderer sozialer Milieus weder Sprach-, noch IT-technische oder gravierende finanzielle Belastungen. Als wichtigste Barriere erweist sich für diese Gruppe der Mangel an wohnungsnahen Citybike-Stationen in einigen Stadtbezirken. Zudem wünschen sich Studentinnen für das Erstsemester zielgruppenadäquate Informationen und Angebote für die Citybike-Nutzung, etwa geführte Stadterkundungen mit Citybikes in der ersten Studienwoche.

Aus den Forschungsergebnissen zur dritten Forschungsfrage lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:

➔ **Radfreundliche Straßen für alle konsequent umsetzen**

Sicherheit ist ein zentrales Thema für radinteressierte Frauen. Daher sollten breite und separierte Radwege in allen Stadtbezirken rascher als bisher umgesetzt werden wofür ausreichend budgetäre Mittel zur Verfügung gestellt werden müssten. Der Ausbau hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur nützt nicht nur Frauen, sondern allen RadlerInnen.

➔ **Innovative Lösungen für sichere Radabstellanlagen im Wohnbaubestand**

Ein sicherer Radabstellplatz ist für den (ersten) Radkauf ein zentrales Thema. Daher sollte der Entwicklung innovativer Lösungen für sichere Radabstellanlagen in/an Altbauten stärkere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Der Erfolg entsprechender Projekte setzt die Zusammenarbeit mit den HauseigentümerInnen und HausbesorgerInnen voraus.

➔ **Optimierung der Citybike-Stationen in Wohnheimnähe für StudentInnen**

Die StudentInnenvertretungen sind an der Verbesserung von Radabstellanlagen und Citybike-Stationen an allen Standorten der Universitäten und Fachhochschulen interessiert. Stadt und Leihradbetreiber sollten in Zusammenarbeit mit ihnen den nutzerInnen gerechten Ausbau entsprechender Infrastrukturen organisieren.

Die genannten Maßnahmen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Weitere Ideen sind in Kooperation verschiedener städtischer Abteilungen, StadtbezirksvertreterInnen und diverser NGOs sehr wahrscheinlich. Daher erweist sich der Ausbau belastbarer Kooperationsstrukturen zwischen Politik, Verwaltung, NGOs und interessierten BürgerInnen als Schlüsselfaktor für die den Ausbau der nutzerInnenfreundlichen Radservices und Infrastrukturen für alle potenziellen NutzerInnengruppen, einschließlich Migrantinnen.

Insgesamt zeigt die Studie, dass auch Migrantinnen grundlegend offen sind für Sharing Modelle wie öffentliche Leihradangebote, wenn diese ihren spezifischen Anforderungen entgegenkommen. Dies wurde in der gegenständlichen Studie fallanalytisch für die Nutzung des Wiener öffentlichen Leihradsystems Citybike durch Teilnehmerinnen in den von der Mobilitätsagentur geförderten Radkursen nachgewiesen. Alles deutet darauf hin, dass radinteres-

sierte Frauen, die öffentlichen Radleihangebote oder Radwerkstätten und andere Angebote mehr als bisher nutzen, wenn sie bei Zugang unterstützt und praktisch angeleitet werden.

7. Literatur

ADFC Berlin. [Online]. Available at: <http://adfc-berlin.de/> [08.09.2017].

Apur. (2015). *Étude d'opportunité d'un Vélib' métropolitain*. [Online]. Available at: http://www.apur.org/sites/default/files/documents/opportunite_velib_metropolitain.pdf [08.09.2017].

Assum, T., Panian, T., Pfaffenbichler, P., Christiaens, J., Nordbakke, S., Davoody, H. and Wixey, S. (2011). *Migrants in Europe, their travel behaviour and possibilities for energy efficient travel. Project TOGETHER, Report*. [Online]. Available at: http://www.together-eu.org/docs/file/together_d2.1_state-of-the-art.pdf [15.05.2017].

#BIKEYGEES e.V. Berlin. [Online]. Available at: <http://bikeygees-berlin.org/de/> [08.09.2017].

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

BMVIT. (2012). *Gesamtverkehrsplan Österreich*. [Online]. Available at: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf [08.09.2017].

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

Buehler, R. und Hamre, A. (2015). The multimodal majority? Driving, walking, cycling, and public transportation use among American adults. *Transportation*, 42(6), 1081-1101.

City Municipality of Ljubljana – Urban Planning Department. [Online]. Available at: http://www.special-eu.org/pdf/module_category/7.-good-practice-example-bicikelj-bike-sharing-system-ljubljana-slovenia [08.09.2017].

Citybike Vienna. [Online]. Available at: <https://www.citybikewien.at/de> [15.05.2017].

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

Daubitz, S. (2011). Mobilität und Armut – Die soziale Frage im Verkehr. *Verkehrspolitik*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, 181-193.

DeMaio, P. (2009). Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Public. Journal of Transportation*, 12(4), 41-56.

- Dill, J. (2009). Bicycling for transportation and health: the role of infrastructure. *Journal of public health policy* 30(1), S95-S110.
- Ehmayer, C. (2013). *Pilotprojekt 'Mama fährt Rad'*. Mobilitätsagentur Wien, Wien.
- EU. (2011). *Weißbuch Verkehr*. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg. [Online]. Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_de.pdf [08.09.2017].
- Fahrradmarkt Berlin. [Online]. Available at: <http://www.fahrradmarkt-berlin.de/> [08.09.2017].
- Fassmann, H. und Reeger, U. (2014). *Migrationshintergrund und Alltagsmobilität. Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl der österreichischen Bevölkerung*. Studie im Auftrag des ÖAMTC. Wien.
- FFG Infonet. Mobilität der Zukunft. Projekte. [Online]. Available at: <https://www2.ffg.at/verkehr/index.php?id=16&lang=de> [08.09.2017].
- Fishman, E. (2016). Bikeshare: A review of recent literature. *Transport Reviews*, 36(1), 92-113.
- Gönsch, J. und Kruk, N. (2017). Shared Mobility Systeme. *WiSt-Wirtschaftswissenschaftliches Studium*, 46(6), 9-14.
- Hajek, P. und Siegl, A. (2015). *Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund*. ÖAMTC Wien.
- Harms, L. (2007). Mobility among Ethnic Minorities in the Urban Netherlands. Urban Mobility and Social Inequity. [Online]. Available at: <https://difu.de/publikationen/mobility-among-ethnic-minorities-in-the-urban-netherlands.html> [15.05.2017].
- Haverkamp, N. und Rudinger, G. (2016). *Mobilität 2030: Zukunftsszenarien für eine alternde Gesellschaft*. Vol. 8. transcript Verlag.
- Horn, B. (2009). Radfahrer im rechtsfreien Raum? Kommunale Lösungsversuche. 47. *Deutscher Verkehrsgerichtstag*.
- Horton, D. (2007). Fear of cycling. *Cycling and society*, 133-152.
- Jäppinen, S., Tuuli T., Salonen, M. (2013). Modelling the potential effect of shared bicycles on public transport travel times in Greater Helsinki: An open data approach. *Applied Geography*, 43, 13-24.

Liu, Z., Jia, X., Cheng, W. (2012). Solving the last mile problem: Ensure the success of public bicycle system in Beijing. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 43, 73-78.

Mädchen-Radwerkstatt Kidbike e.V. im Mädchenzentrum Alia. [Online]. Available at: <http://kidbike.de/mfw> [08.09.2017].

Massink, R., Zuidgeest, M., Rijnsburger, J., Sarmiento, O. L. and Van Maarseveen, M. (2011). The climate value of cycling. *Natural Resources Forum* 35(2), May, 100-111.

Meschik, M. (2008). Stellung des Radverkehrs im Verkehrssystem. *Planungshandbuch Radverkehr*, 15-24.

Midgley, P. (2009). The role of smart bike-sharing systems in urban mobility. *Journeys*, 2(1), 23-31.

Mobilitätsagentur Wien GmbH. Available at: <http://www.mobilitaetsagentur.at/> [08.09.2017]

Mobilitätsagentur Wien. Fahrrad Report 2012. [Online]. Available at: http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/06/Fahrrad_Report_2012_low.pdf [08.09.2017].

Mobilitätsagentur Wien. Fahrrad Report Wien 2014. [Online]. Available at: http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/06/Fahrrad_Report_2014.pdf [08.09.2017].

Mobilitätsagentur Wien. Fahrrad Report 2016. [Online]. Available at: https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2016/10/FW_Radreport_2016_screen_final.pdf [08.09.2017].

MORUS 14 e.V., Förderverein Gemeinschaftshaus Berlin. [Online]. Available at: <http://www.morus14.de/> [08.09.2017].

moveo ergo sum. [Online]. Available at: <http://radfahrlehrer.de/zertifizierte-lehrerinnen/christian-burmeister/> [15.05.2017].

Nextbike Berlin. [Online]. Available at: <https://www.nextbike.de/de/berlin/> [08.09.2017].

Nextbike Niederösterreich. (2017). Nextbike Saison 2016. nextbike St. Pölten.

Pal, A. und Zhang, Y. (2017). Free-floating bike sharing: Solving real-life large-scale static rebalancing problems. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* 80, 92-116.

- Projekt Velomenal. [Online]. Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, Nürnberg. Available at: <http://www.bamf.de/DE/DasBAMF/Clearingstelle/Projekte/projekte-detailansicht-node.html?projectDataId=252&sortString=%2Baudience>. [08.09.2017]
- Pucher, J. und Buehler, R. (Eds.) (2012) *City cycling*. MIT Press, Cambridge.
- Pucher, J., Buehler, R. (2010). Walking and cycling for healthy cities. *Built Environment* 36(4), 391-414.
- Pucker, J. (2001). Cycling safety on bikeways vs. roads. *Transportation Quarterly* (55)4 (2001): 9-11.
- Rabenstein, B. (2015). *Öffentliche Fahrradverleihsysteme-Wirkungen und Potenziale*. Universität Stuttgart, Institut für Straßen-und Verkehrswesen, Stuttgart.
- Radlobby Korneuburg. [Online]. Available at: <http://www.radlobby.org/noe/korneuburg/> [08.09.2017].
- Radlobby Wien. (2017). [Online]. Available: <https://www.radlobby.at/wien/radfahren-lernen-erwachsene> [15.05.2017].
- Reynolds, C., Winters, M., Ries, F., Gouge, B. (2010) Active Transportation in Urban Areas: Exploring Health Benefits and Risks. National Collaboration Centre for Environmental Health. [online]. Available at: http://www.nccch.ca/sites/default/files/Active_Transportation_in_Urban_Areas_June_2010.pdf [15.05.2017].
- Rückenwind e.V. Berlin. [Online]. Available at: <http://rueckenwind.berlin/> [08.09.2017].
- Rudloff, C. und Lackner, B. (2014). Modeling demand for bikesharing systems: neighboring stations as source for demand and reason for structural breaks. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2430, 1-11.
- Scheiner, J. (2013). Nahtlose Mobilität für Ältere: Zielgruppen für ein inter- und multimodales Reiseassistenzsystem. *Der Nahverkehr* 31(3), S. 32-38.
- Scholl, G., Schulz, L., Süßbauer, E. und Otto, S. (2010). Nutzen statt Besitzen–Perspektiven für ressourceneffizienten Konsum durch innovative Dienstleistungen. *Ressourceneffizienz Paper, Jahrgang 12*.
- Segert, A., Brunmayr, E., Ibrahimoglu, F. und Sarikaya, N. (2015). Migrantinnen erobern das Fahrrad. Research Report. [Online]. Available at: <http://irihs.ihs.ac.at/3238/1/IHSPR6661164.pdf> [15.05.2017].

- Segert, Astrid. (2013). Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus: Research Report IHS Vienna. [Online]. Available at: <http://irihs.ihs.ac.at/2219/1/IHSPR6141098.pdf> [15.05.2017].
- Shaheen, S., Adam C., Elliot M. (2013) Public bikesharing in North America: early operator understanding and emerging trends. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2387, 83-92.
- Shaheen, S., Guzman, S. and Zhang, H. (2010). Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: past, present, and future. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2143), 159-167.
- Sonderhuesken, G., Alrutz, D. und Willhaus, E. (2007). Signale für den Radverkehr: ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung.
- Stadt Wien MA 18. (2014). *STEP 25. Stadtentwicklungsplan Wien*. Wien [Online]. Available at: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf> [08.09.2017].
- Stadt Wien MA 18. (2015). *STEP 25. Fachkonzept Mobilität*. [Online]. Available at: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008442.pdf> [08.09.2017].
- Stadt Wien. (2017). Statistisches Jahrbuch 2016. [online] Available at: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/menschen-2016.pdf> [15.05.2017].
- Stadt Wien. (2003). *Masterplan Verkehr. Kurzfassung*. [Online]. Available at: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007495.pdf> [08.09.2017].
- StadtRAD Hamburg. [Online]. Available at: <https://StadtRAD.hamburg.de/kundenbuchung/process.php?proc=index&f=510> [08.09.2017].
- Statistik Austria, ÖAW. (2016). *migration & integration. zahlen.daten. indikatoren* 2016. Wien: OIF.
- Statistik Austria. (2014). *migration & integration. zahlen. daten. indikatoren* 2014. BMEIA, Wien.
- Statistik Austria. (2017). [Online]. Available at: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_migrationshintergrund/index.html [15.05.2017].
- Uteng, T.P. (2009). Gender, Ethnicity, and Constrained Mobility: Insights into the Resultant Social Exclusion. *Environment and Planning A*. 41(5), 1055-1071.

- Van der Kloof, A. (2003). Breaking out by bike: cycling courses as a means of integration and emancipation. *Sustainable Transport, Planning for Walking and Cycling in Urban Environments* ed. Tolley R.D. pp. 650–658, CRC Press, Boca Raton.
- Van der Kloof, A., Bastiaanssen, J., Martens, K. (2014). Bicycle Lessons, Activity Participation And Empowerment. *Case Studies on Transport Policy*, 2(2), 89-95.
- Velo ecole de montreuil. <http://www.veloecoledemontreuil.com/>,
<https://www.mdb-idf.org/spip/spip.php?article816> [15.05.2017].
- Velo ecole MDB Clichy. [Online]. Available at:
<http://www.clichyevenements.fr/2013/04/clichy-%C3%A0-v%C3%A9lo-mdb-des-balades-pour-tous.html>. [08.09.2017].
- Volksentscheid Fahrrad Berlin. (2017). *Gesetz zur Förderung des Fahrradverkehrs in Berlin* [Online]. Available at: <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/gesetz/> [08.09.2017].
- Vrouw en vaart. <http://www.vrouwenvaart.nl/cursusaanbod/sporten/> [15.05.2017].
- Weber, R. (2006). Vergleichende Betrachtung von Regelwerken für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten. [Online]. Available at: <https://e-pub.uni-weimar.de/opus4/frontdoor/index/index/year/2006/docId/753>. [08.09.2017].
- Welsch, J., Conrad, K., Wittowsky, I. D., Reutter, I. U. (2014). Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. *Raumforschung und Raumordnung*, 72(6), 503-516.
- Wixey, S, Johns, P., Lucas, K., Aldridge M. (2005). Measuring Accessibility as Experienced by different Socially Disadvantaged Groups. [Online]. Available at:
https://www.researchgate.net/profile/Karen_Lucas/publication/37183599_Measuring_accessibility_as_experienced_by_different_socially_disadvantaged_groups/links/0deec519a2280cac74000000.pdf [15.05.2017].
- Woodcock, J., Edwards, P., Tonne, C., Armstrong, B., Ashiru, O., Banister, D., Roberts, I. (2009). Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions. *Urban land transport*, 374(9705), 1930–1943.
- Zademach, H. und Musch, A. (2016). *Sharing is Caring? Fahrradverleihsysteme im Kontext nachhaltiger Regionalentwicklung: Entwicklungen, Potenziale, Grenzen*. Vol. 18. Verl. d. ARL, 175-204.

Autoren: Astrid Segert, Eliza Brunmayr, Gül Lüle, Figen Ibrahimoglu, Nurgül Sarikaya, Hilde Wolf

Titel: Frauen in Fahrt

Projektbericht/Research Report

© 2017 Institute for Advanced Studies (IHS),
Josefstädter Str. 39, A-1080 Vienna • ☎ +43 1 59991-0 • Fax +43 1 59991-555 • <http://www.ihs.ac.at>
