



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

Lisa-Marie Schaefer & Angela Francke

Integ**RAD**tion

Radfahren für Alle

Informationsbroschüre
über Migration und
Radfahren



Danksagung

Besonders herzlichen Dank für die Unterstützung durch:

AFAQ e.V.

BikeBridge e.V.

#BIKEYGEES e.V.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Forschungsbegleitkreis „IntegRADtion“

Frauen- und Mädchen-Gesundheitszentrum Medea e.V.

Odak Kulturzentrum e.V.

Stadtteilbüro Dresden Gorbitz

Zum Rostigen Ross (Rad i.O. Dresden e.V.)

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Erhebungsmethodik	7
01 IntegRADtion auf dem Fahrrad	8
Radfahren im Herkunftsland	10
Radfahren in Deutschland	12
02 Fünf Thesen zur Fahrradmobilität von Eingewanderten	14
03 Zusammenfassung und Empfehlungen	26
Quellenverzeichnis	30
Impressum	31



Weiterführende Ergebnisse, Methodik und Projekthintergründe sind im Projektbericht ab Herbst 2021 unter folgendem Link online abrufbar:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/integradtion-evaluation-und-weiterentwicklung>

Einleitung

Hintergrund und Motivation zum Forschungsprojekt „IntegRADtion“

An der Technischen Universität Dresden, Professur für Verkehrspsychologie, wurde von 2018 bis 2021 das Forschungsprojekt „IntegRADtion“ zur Fahrradnutzung von Personen mit eigener Migrationserfahrung durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Alle Projektergebnisse werden übersichtlich aufbereitet in dieser Broschüre dargestellt. Weiterführende Ergebnisse und Hintergründe können im Abschlussbericht des Projektes ab Herbst 2021 nachgelesen werden.

Während sich bereits bei Wohnortswechseln innerhalb Deutschlands Möglichkeiten in der Gestaltung der Alltagsmobilität verändern können, bleiben zumindest Verkehrsregeln bestehen und viele gelernte Verhaltensweisen können weiter angewendet werden. Findet der Umzug allerdings aus dem Ausland statt und unterscheidet sich Mobilität im Herkunftsland deutlich von der in Deutschland, muss eine weitaus komplexere Umstellung vollzogen werden.

Eine große Herausforderung stellt dabei die Individualmobilität dar. Der Erwerb des Führerscheins ist für viele Eingewanderte ein wichtiger Meilenstein zur Selbstständigkeit. Doch ähnlich gut kann auch das Fahrrad unabhängige Mobilität sichern und ist darüber hinaus unbürokratisch, kostengünstig, umweltfreundlich und gesundheitsförderlich. Als Verkehrsmittel ist das

Fahrrad im Ausland aber oft weniger geläufig, wodurch kaum Routine in der Nutzung besteht. Um auch Eingewanderten den Zugang zu dieser Mobilitätsoption zu ermöglichen und migrationspezifische Unsicherheiten zu reduzieren, haben sich bereits verschiedene Initiativen, die zahlreiche Radfahrprojekte für Eingewanderte durchführen, gegründet. Auch Lehrmaterialien wurden schon vielerorts entwickelt und eingesetzt.

Bisher fließen Besonderheiten, die sich durch Migration und Herkunftskultur ergeben, meist auf Erfahrungsbasis in Kurse und andere Fördermaßnahmen ein. „IntegRADtion“ systematisiert diese Faktoren, bildet Bedürfnisse und Voraussetzungen von Menschen mit Migrationserfahrung ab und bringt sie mit solchen von Initiativen und anderen Akteur*innen zusammen. Zusätzlich werden Ableitungen getroffen, wie diese Erkenntnisse Fahrradinitiativen und Politik dabei unterstützen können, Eingewanderten die Möglichkeit zu geben, das Fahrrad zu einem möglichst frühen Zeitpunkt der Migration in ihre Mobilitätsoptionen aufzunehmen.

Zielgruppe der Untersuchungen

Für das Forschungsprojekt ist besonders der Umbruch zwischen verschiedenen Verkehrskulturen ein zentrales Element. Die Definition der Zielgruppe wurde deswegen deutlich enger gefasst, als Migrationshintergrund allgemein derzeit definiert wird:

Wenn eine Person im Ausland geboren ist und auch im Herkunftsland aufwuchs, werden kulturelle Eigenheiten sowie soziale Verhältnisse und Strukturen dort erlernt und verinnerlicht. Sie bringt also Erfahrungen aus dem Alltag und der Lebensrealität eines anderen Landes mit. Mit der Migration wird ein Abgleichvorgang zwischen der Herkunfts- und der Aufnahmegesellschaft angestoßen, welcher auch Mobilitätsverhalten umfasst. Die Ergebnisse aus dem Projekt beziehen sich konkret auf Personen mit eigener Migrationserfahrung, die im Ausland aufgewachsen sind, d.h. mindestens die Hälfte der Zeit im Alter von 6 und 18 Jahren im Ausland verbracht haben. In dieser Broschüre wird, entsprechend der aktuellsten Empfehlung der Fachkommission der Bundesregierung zu den Rahmenbedingungen der Integrationsfähigkeit vom November 2020, für diese Personengruppe der Begriff „Eingewanderte“ verwendet^[1]. Als Vergleichsgruppe werden Personen, die in Deutschland geboren und aufgewachsen sind, als „Einheimische“ bezeichnet.

Die Hauptzielgruppe und damit die Kommunikationssprachen mit der Zielgruppe, wurden anhand der zahlenmäßig größten Einwanderergruppen in

Deutschland und räumlichen Schwerpunkten ausgewählt: Russische Föderation, Türkei und Syrien. Es wurden aber auch andere Herkunftsländer in die Analysen mit einbezogen, und die Erfahrung des Verkehrskulturwechsels als gemeinsame Eigenschaft in den Mittelpunkt gestellt. Nachkommen von Eingewanderten werden in diesem Projekt nicht betrachtet.

Da der bisher in der Literatur genutzte Begriff Migrant*innen als Sammelbegriff verschiedener Migrationsgeschichten unterschiedlich genutzt wird, ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse des Projektes mit derzeit vorhandenen Mobilitätserhebungen nur unter Beachtung der Zielgruppeneinschränkung möglich.

Darüber hinaus sind die Teilnehmenden an den Befragungen überdurchschnittlich positiv dem Fahrrad gegenüber eingestellt. Für die Bearbeitung der Fragen ist ein gewisses inhaltliches Interesse am Fahrrad eine starke Motivation, obwohl explizit auch Nicht-Radfahrende angesprochen wurden. Da das inhaltliche Interesse sowohl bei Eingewanderten, als auch Einheimischen anzunehmen ist, sind insbesondere die Unterschiede zwischen den Gruppen aussagekräftig und häufig aufschlussreicher, als die absoluten Zahlen. Diese Einschränkung betrifft in erster Linie die Aussagekraft der in dieser Broschüre abgebildeten Graphiken.

„Eingewandert“
bedeutet hier
eigene Migrations-
erfahrung als
Erwachsene

Methodik und Ergebnisdarstellung

Im Projekt „IntegRADtion“ wurden durch unterschiedliche Erhebungsmethoden die Erfahrungen und Einschätzungen von Akteur*innen aus Radfahrinitiativen und Eingewanderten kombiniert. Eine ausführliche Hintergrundrecherche von Medienberichten und Literatur diente zusammen mit Interviews dazu, die gängige Praxis von Fahrradprojekten in Deutschland festzustellen. Um zusätzlich den Blick auf Fahrradmobilität und -projekte von Eingewanderten selbst zu erfassen, wurden Fokusgruppen mit der Zielgruppe in mehreren Sprachen durchgeführt. Unterschiede in Praxis, Treibern und Hürden von Fahrradmobilität zwischen Eingewanderten und Einheimischen, konnte dann im letzten Schritt durch einen mehrsprachigen Onlinefragebogen herausgearbeitet werden.

Die jeweiligen Stichproben der drei verschiedenen Erhebungsmethoden sind auf Seite 7 dargestellt.

Die Ergebnisse der Erhebungen wurden zusammengeführt und gemeinsam ausgewertet. Im Projektverlauf begegneten uns immer wieder ähnliche Fragen zur Verkehrsmittelnutzung von Eingewanderten und zur Relevanz von fahrradedukativen Maßnahmen, die wir nutzen, um unsere Ergebnisse zu strukturieren.

Im ersten Teil wird die Perspektive auf das Fahrrad als Verkehrsmittel von Eingewanderten im Herkunftsland und in Deutschland näher betrachtet. Daran schließen sich im zweiten Teil typische Statements an, die auf

Grundlage der Projektergebnisse kommentiert werden. Darauf aufbauend werden im letzten Teil Ableitungen für die Weiterentwicklung fahrradedukativer Maßnahmen getroffen.

Zielgruppe der Broschüre

Die Broschüre richtet sich an alle, die in die Förderung des Zugangs zu Fahrradmobilität von Eingewanderten involviert sind.

Potentielle Fördermittelgeber*innen können beispielsweise Auswahl- und Evaluationskriterien für finanzielle Unterstützungen ableiten, Kommunen die Informationen in ihre Planung von Förderangeboten einbeziehen und Initiativen wissenschaftlich untersuchte Aspekte in ihre Angebote mit einbeziehen.

Damit stellt die Broschüre eine praktische Orientierungshilfe für erfolgreiche Projektumsetzungen zur Radverkehrsförderung von Eingewanderten, insbesondere aus Herkunftsländern mit schwachem Radverkehr, dar.

Erhebungsmethodik

Recherche & Interviews



Ausgehend von einer (Medien-)Analyse bundesweiter Fahrradprojekte und einer kurzen Onlinebefragung von Akteur*innen und Expert*innen dieses Bereiches (7 ausgefüllte Fragebögen) wurden vier Initiativen für Fallstudienuntersuchungen ausgewählt. BikeBridge e.V., #BIKEYGEES e.V., Projekt Zum Rostigen Ross sowie Fahrradkursangebot der Initiative FMGZ MEDEA e.V. Dafür wurden Interviews mit Vertreter*innen telefonisch und in Präsenz geführt.

Fokusgruppen

11

Fokusgruppen

in Dresden und Münster
auf Arabisch, Türkisch, Russisch



2-5 Personen je Gruppe
(bis auf 2 Gruppen
geschlechtergetrennt).

37

Interviews

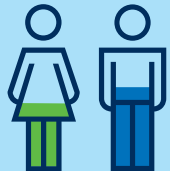
mit Eingewanderten
11 Türkisch, 14 Arabisch,
12 Russisch

Bundesweiter Onlinefragebogen



ZEIT
18 min
41 Fragen

44,0%
FRAUEN
Ø 38 Jahre



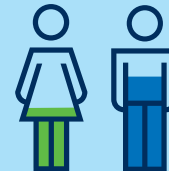
1% divers 3% n.a.

52,0%
MÄNNER
Ø 33 Jahre

189 Eingewanderte

102 arabischspr. Raum, 23 russischspr. Raum +
21 türkischspr. Raum, 37 Sonstige

40,0%
FRAUEN
Ø 44 Jahre



1% divers, <1% n.a.

59,0%
MÄNNER
Ø 44 Jahre

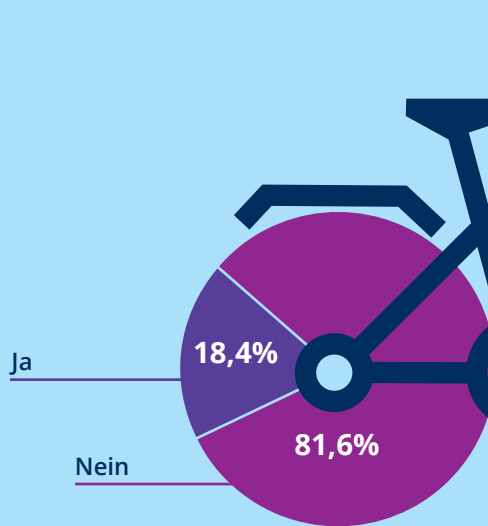
644 Einheimische

in Deutschland geboren und aufgewachsen

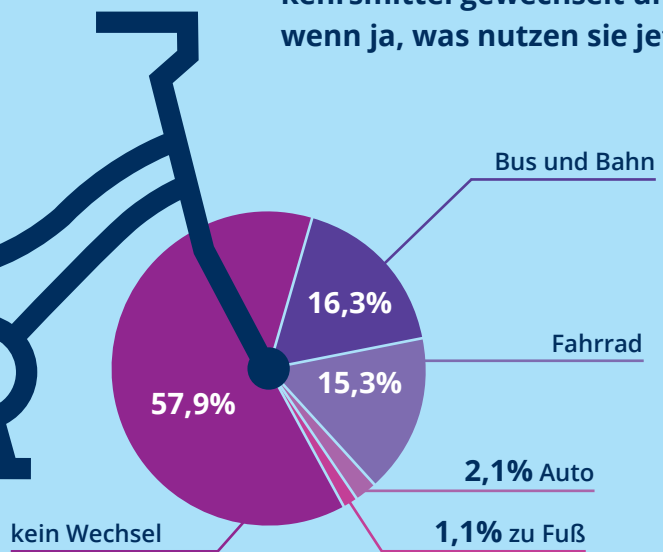
01

IntegRADtion auf dem Fahrrad

Sind Eingewanderte in jedem
Alter Rad gefahren?



Haben Eingewanderte nach
der Migration Ihr Hauptver-
kehrsmittel gewechselt und
wenn ja, was nutzen sie jetzt?



Individuelle Freiheit bei der Wahl eines geeigneten Verkehrsmittels ist eine wichtige Voraussetzung für selbstbestimmte Mobilität im Alltag.

Knapp die Hälfte der deutschen Bevölkerung nutzt regelmäßig das Fahrrad, mit steigender Tendenz^[2]. Die Entscheidung, im Alltag Fahrrad zu fahren, fällt einigen Menschen leichter als anderen. Grund dafür ist ein komplexes Zusammenspiel aus Einstellungen, Sicherheitsgefühl, gesellschaftlichen Normen, Umfeld, Infrastruktur und eigenen Möglichkeiten. Stehen diese Faktoren günstig für das Fahrrad, wird eine Fahrradnutzung wahrscheinlicher. Gleichzeitig kann aus negativen Einstellungen oder sozialem Druck die Ablehnung eines Verkehrsmittels entstehen. Die verschiedenen Faktoren, die zu der Wahl des Verkehrsmittels führen, werden aber nicht jedes Mal beim Verlassen der Wohnung erneut gegeneinander abgewogen. Einmal getroffene Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl – besonders auf bekannten Wegen – werden schnell zur Gewohnheit^[3].

Die Grundlagen dafür entstehen insbesondere in der Jugend. Durch Verhalten des Umfeldes und die Lebensumstände vor Ort werden bereits Präferenzen ausgeprägt und als Mobilitätssozialisation beschrieben. Wechselt man den Lebensmittelpunkt, beispielsweise durch Migration, werden bestimmte Verkehrsmittel oft aus Gewohnheit bevorzugt oder benachteiligt, während sich die Kontextbedingungen verändert haben. Allgemein ist den meisten Eingewanderten diese Kontextveränderung sehr bewusst. In vielen Lebensbereichen müssen sie sich im neuen Umfeld zurechtfinden und


dabei Einstellungen und Normen mit denen der Aufnahmegesellschaft abwägen und gegebenenfalls neu verhandeln. Hierbei zeigen Eingewanderte Anpassungstendenzen an das Verhalten des Umfeldes^[4]. Wichtig ist dabei auch die Akzeptanz durch die sozialen Bezugspersonen und die Gesellschaft^[5]. Mobilität ist eine Voraussetzung für Teilhabe im Alltag und damit bereits ab dem ersten Tag der Migration ein wichtiges Thema. Eine grundlegende Beschäftigung mit der eigenen Verkehrsmittelwahl kommt dabei oft zu kurz, da existentiellere Themen die Aufmerksamkeit fordern. Doch gerade das Fahrrad bietet sich als unkompliziertes Verkehrsmittel für unabhängige Alltagsmobilität an, birgt aber auch ganz besondere Herausforderungen. Warum dies der Fall ist, wird anhand der Ergebnisse des Projektes in Kapitel 2 dieser Broschüre betrachtet und diskutiert.

Die im Projekt befragten Eingewanderten kommen aus den in Deutschland zahlenmäßig am stärksten vertretenen außereuropäischen Herkunftsländern Russland, Türkei und Syrien. Damit kommen die Befragten aus Ländern, in denen zum Zeitpunkt ihrer Migration das Fahrrad als Verkehrsmittel kaum eine Rolle gespielt hat. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es durchaus Herkunftsländer und Regionen gibt, wo die Fahrradnutzung im Alltag etabliert ist und eine Übertragung auf den deutschen Straßenverkehr leichtfällt. Auch verbreitet sich das Fahrrad als Verkehrsmittel in den Herkunftsländern der im Projekt betrachteten Personengruppen zunehmend.

Radfahren im Herkunftsland

Die Vorstellung, ein Fahrrad im Herkunftsland als Verkehrsmittel zu nutzen, gilt für die meisten der Befragten als abwegig, wie beispielsweise folgende Zitate aufzeigen: *„...in der Türkei gibt es vielleicht ein paar Städte, aber darüber hinaus würde man sich sehr wundern, wenn jemand sagt, dass er jeden Tag mit dem Fahrrad zur Schule oder zur Arbeit fährt.“* Oder *„[...] die Menschen in der Türkei fragen, ob es nicht gefährlich sei, [...] sie sagen, dass ich aufpassen soll.“* (Sema, 22 Jahre).

In den Herkunftsländern wird insbesondere der Straßenverkehr als zu gefährlich für Radfahrende wahrgenommen; sie werden, besonders vom motorisierten Verkehr, meist wenig respektiert. Radfahrende berichten vermehrt von Angst im Straßenverkehr und die Interviewten nehmen einen großen Kontrast zwischen der Verkehrssituation dort und der in Deutschland wahr. Folgendes Zitat zeigt dies exemplarisch auf: *„Ich denke, dass das deutsche Verkehrssystem viel mehr Möglichkeiten für das Fahrrad bietet, denn es gibt hier auch Fahrspuren, und spezielle Schilder für Fahrräder an Ampeln. In Russland gibt es nicht viel für ein Fahrrad, manchmal gibt es jedoch einen Fahrradweg, oder eine Absperrung in der Mitte.“* (Viktoria, 27 Jahre)



Das Fahrrad ist eher Freizeitspaß als Verkehrsmittel.

Das Fahrrad wird, bis auf wenige Ausnahmen, meist von einkommensschwachen Personen, denen kaum andere Möglichkeiten bleiben, als Verkehrsmittel genutzt. So wird dort oft ein Statusverlust durch dieses dem Fahrrad anhaftende soziale Stigma empfunden. Eine Türkin beschreibt die Situation wie folgt: *„Sie würden [Radfahren] wollen, das geht aber nicht, [...] wenn du in der Türkei einen gewissen Status erreicht hast, kannst du auf keinen Fall Fahrrad fahren, da das ein erniedrigendes Gefühl wäre, die Freunde würden denken: ‚Er hat nicht genug Geld, sodass er Fahrrad fährt, er sagt zwar, er sei so, aber es bedeutet, er hat kein Geld. [...]‘“* (Elif, 48 Jahre)

Im Gegensatz dazu steht die Einstellung zu Freizeitradtouren. Diese werden als angenehmer Zeitvertreib und Sport bewertet. Die Nutzung des Fahrrades zu Freizeit Zwecken oder zum Sport begünstigt dementsprechend nicht automatisch die Fahrradnutzung im Alltag. Dennoch zeichnet sich ab, dass nicht das Fahrrad selbst als Problem empfunden wird, sondern eher die Rahmenbedingungen.

Erfahrungen mit dem Fahrrad

Die Erfahrung mit dem Fahrrad unterscheidet sich leicht zwischen den Herkunftsländern und -regionen der Befragten. Es gibt dabei durchaus einzelne Städte und Dörfer, in denen auch im Straßenverkehr Rad gefahren wird. Ist allerdings ein Auto verfügbar, wird dieses meist bevorzugt. Die meisten Befragten haben aber nur in ihrer Kindheit, teils später zum Sporttreiben das Fahrrad genutzt. In fahrradfernen Herkunftsländern sind es meist eher junge Menschen und dabei vor allem Männer, die das Fahrrad nutzen .^[6] In den Fokusgruppen äußerten viele Befragte sich ähnlich, wie im folgenden Zitat: *„In der Türkei habe ich es [das Fahrrad] genutzt, um Spaß zu haben und hier ist es ein Fortbewegungsmittel. In der Türkei hatte es keine wirkliche Bedeutung“* (Alper, 30 Jahre). Frauen auf dem Fahrrad im Stadtbild werden dabei als liberales und fortschrittliches Zeichen der Entwicklung der Gesellschaft berichtet: *„Seit kurzem rebellieren Frauen dagegen und wollen, dass es für Frauen eine normale Angelegenheit wird, Fahrrad zu fahren und dass es ihren Wert nicht mindert.“* (Fatima, 21 Jahre) und *„Meine Familie ist liberal, aber ich lebte in einer Gesellschaft, die ihre Regeln vorschreibt.“* (Alia, 42 Jahre).



Radfahren in Deutschland

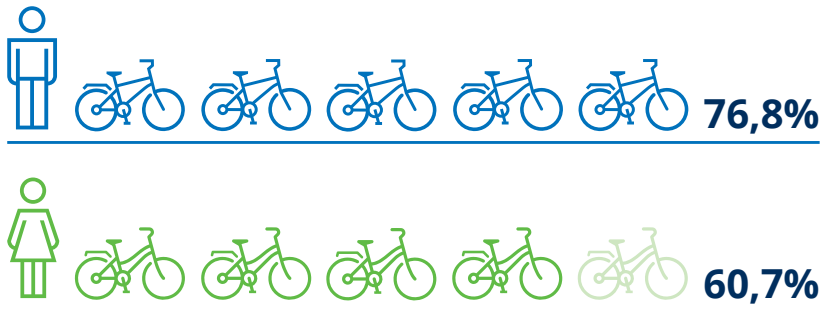
Neu in Deutschland und ab auf das Fahrrad? Ganz so einfach ist es für Eingewanderte nicht. Die Gründe für eine Nutzung oder Nicht-Nutzung des Fahrrades sind sehr individuell und divers.

Die Projektergebnisse geben, übereinstimmend mit Studien aus dem In- und Ausland, Hinweise darauf, dass sich die Mobilität und die Verkehrsmittelnutzung zwischen Eingewanderten und Einheimischen unterscheidet. ^{[4] [7] [8]}

Laut aktueller Datenlage lassen sich verschiedene Hürden und Treiber für die Fahrradnutzung im Alltag identifizieren. Argumente für das Radfahren im Alltag sind Faktoren wie Umweltschutz, Geld sparen und positive Effekte für die Gesundheit ^[2]. Auch die befragten Eingewanderten berichten diese Faktoren als Hauptargumente für das Radfahren. Zu den wichtigsten Hürden zählen allgemein weg- und situationsbezogene Hürden (Weg ist zu weit, dauert zu lange, Wind und Wetter ausgesetzt). Diese treffen auch für Eingewanderte in ähnlichem Maße zu, wobei sich eine Wetterabhängigkeit deutlicher abzeichnet. Auch die Risikoeinschätzung von Diebstahl und Vandalismus fällt bei Eingewanderten im Vergleich zu Einheimischen deutlich höher aus. Zusätzlich berichten viele Eingewanderte, dass sie das Fahrrad auf vielen ihrer alltäglichen Wege eher nicht als geeignetes Verkehrsmittel ansehen und es so als Hauptverkehrsmittel im Alltag nicht regelmäßig einsetzen.



Fahrradnutzung im Erwachsenenalter, Vergleich eingewanderte Frauen und Männer



37%

erledigen die
meisten Alltagswege
mit dem Rad.

Erfahrungen mit dem Fahrrad

Zwar ist die Stichprobe im Projekt insgesamt deutlich fahrradaffiner^[2] als der Bevölkerungsdurchschnitt, dennoch gibt es eindeutige Unterschiede zwischen Eingewanderten und Einheimischen, die mit repräsentativen Daten^[2] übereinstimmen.

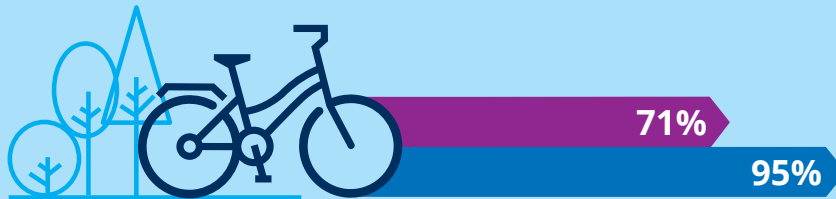
Bezüglich der Verkehrsmittelausstattung zeigen sich beispielsweise deutliche Unterschiede zwischen Eingewanderten und Einheimischen: Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird besonders stark durch Eingewanderte frequentiert und stellt zusammen mit dem PKW das Hauptverkehrsmittel dar. Wenn ein PKW im Haushalt vorhanden ist, wird dieser von Eingewanderten seltener durch das Fahrrad ergänzt als von Einheimischen. Die Verfügbarkeit und

Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern sind für Eingewanderte insgesamt problematischer, als für Einheimische.

Ein Teil der Eingewanderten (35%) haben das Hauptverkehrsmittel nach der Migration verändert. Dabei wurde insbesondere das Auto durch ÖPNV oder Fahrrad ersetzt, oft ist der Führerschein in Deutschland nicht gültig. Knapp die Hälfte machte sich nach ihrer Migration viele Gedanken um das Thema Verkehrsmittelwahl auf alltäglichen Wegen. Es zeigt sich, dass Eingewanderte dem Radfahren im Alltag durchaus zugeneigt sind und die Migration für viele eine Neuorientierung in der Mobilität bedeutet.

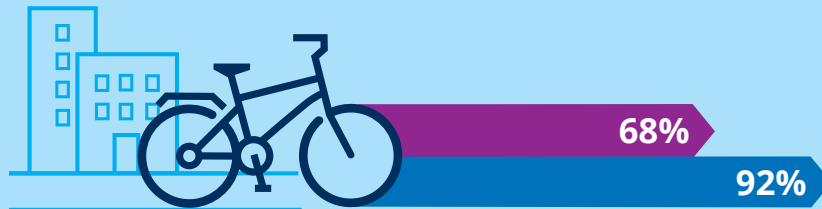
02

Fünf Thesen zur Fahrradmobilität von Eingewanderten

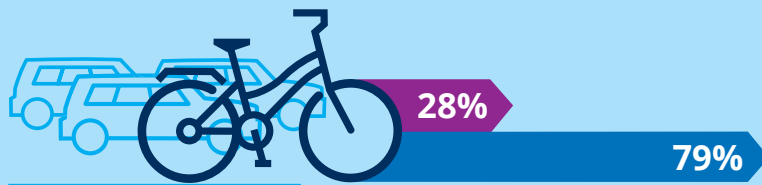


Wo trauen sich Eingewanderte Fahrrad zu fahren?

in verkehrsberuhigter Umgebung z.B. im Park



auf Fahrradwegen



im Straßenverkehr auf der Straße

■ Eingewanderte ■ Einheimische

In diesem Kapitel werden im Zusammenhang mit Migration und Fahrradnutzung meist diskutierte Thesen betrachtet und kommentiert.

These 1

„Radfahren im Straßenverkehr ist eine besondere Herausforderung für Eingewanderte.“

Radfahren im Straßenverkehr ist eine große Herausforderung. Als Verkehrsteilnehmende müssen auch Radfahrende Verkehrsregeln einhalten, den Umgang mit ihrem Verkehrsmittel beherrschen und sich zwischen Kraftfahrzeugen, ÖPNV und Passant*innen zurechtfinden.

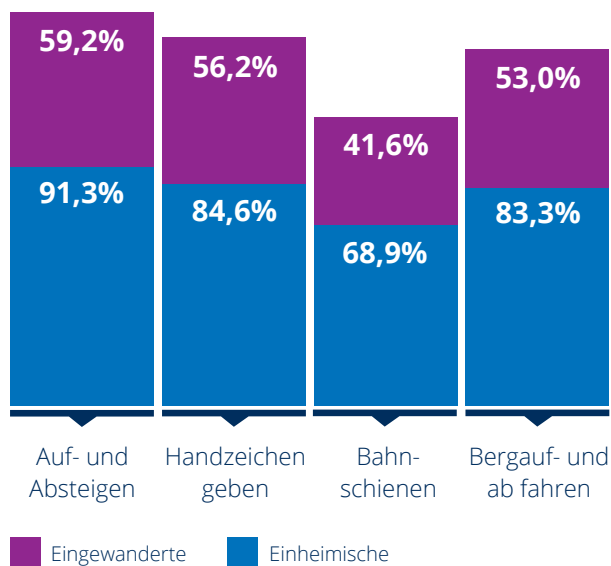
Die befragten Eingewanderten sind zwar zu einem Großteil Fahrradnutzer*innen, fahren aber vor allem in verkehrsberuhigten Umgebungen, wie Parks und separaten Fahrradwegen. Ihre **Fertigkeiten** besonders bei Herausforderungen, die sich im Straßenverkehr häufig stellen, schätzen sie insgesamt deutlich schlechter ein, als Einheimische. Am stärksten zeigt sich die Unsicherheit bereits beim Auf- und Absteigen und bei Steigungen, doch auch Handzeichen geben oder das Überqueren von Bahnschienen sorgt für Verunsicherung. Durch Beobachtung anderer oder Informationen im Internet wird versucht, die **Gesetze und Regeln**

selbstständig zu erlernen. Besonders viel Wert wird dabei auf die Verlässlichkeit von Informationen gelegt, weshalb die Nachfrage nach professionellen Kursen an dieser Stelle besonders hoch ist. Unsicherheiten über das Regelwerk und die damit verbundenen Strafen beschäftigen viele der Interviewten, auch wenn diese bereits seit Jahren das Fahrrad in Deutschland nutzen. Ein Grund dafür ist, dass die deutsche Gesellschaft insgesamt als besonders regelreu wahrgenommen wird. Hier wird ein starker Unterschied zu den Herkunftsländern berichtet. Ein Zitat verdeutlicht dies nochmals: *„Die meisten wussten nicht, dass sie Strafe zahlen müssen, wenn sie kein Licht oder keine Klingel haben. [...] aber weil es zumindest in der Türkei nicht sehr verbreitet ist, im Straßenverkehr mit dem Fahrrad zu fahren, kennen wir natürlich auch die Regeln nicht.“* (Sema, 22 Jahre).

Mit der hohen Regelreue geht auch eine erhöhte **wahrgenommene Sicherheit** im Straßenverkehr einher, besonders als schwache Verkehrsteilnehmende, als zu Fuß oder auf dem Fahrrad. Insgesamt wird das Fahrrad durch die Eingewanderten im deutschen Straßenverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel wahrgenommen, welches im deutschen Alltag eine zentrale Rolle spielt. Gleichzeitig ist eine deutlich ausgeprägte Angst vor der Konfrontation mit motorisierten Fahrzeugen zu erkennen. Das Verkehrsverhalten von Autofahrenden wird dabei besonders skeptisch beäugt, in Deutschland aber als stark regelorientiert und damit sicherer erlebt im Vergleich zu ihren Herkunftsländern: *„Zum Beispiel hält ein Auto am*

Zebrastrreifen in der Türkei nicht so einfach an. Im Gegenteil, der Fußgänger wartet.“ (Esra, 30 Jahre). Ein Unterschied findet sich auch bei der Einschätzung bzw. der Ursache von gefährlichen Situationen, die Eingewanderte eher mit eigenem Unvermögen, als mit systemischen Problemen oder Fahrfehlern anderer erklären. Das Bewusstsein, dass nicht nur eigenes Unvermögen das Problem sein muss, ist wenig ausgeprägt.

Einschätzung von Fertigkeiten



These 2

„Die Einstellung zum Fahrrad wird in Deutschland verändert.“

Im öffentlichen Diskurs wird Herkunftskultur häufig als Erklärung für abweichendes Verhalten in Deutschland herangezogen. Die Eingewanderten berichten allerdings von ihrem **Verkehrsverhalten kontextgebunden** und machen dabei ausdrücklich Unterschiede zwischen Herkunfts- und Aufnahmegesellschaft, die deutliche Parallelen zum allgemeinen Vorgang von Integration aufweisen: *„Tatsächlich ist jemand, der seine Lebensführung an einen anderen Ort verlegt hat, ein neuer Mensch; man muss sein Leben auf eine andere Art und Weise neu beginnen und neuen Aktivitäten nachgehen, [...] Die Deutschen selbst gehen diesen Aktivitäten nach, und durch ihre Beteiligung an solch einer Aktivität bekommt diese Person die Chance, sich in diese Gesellschaft zu integrieren.“* (Jalila, 28 Jahre). Diese Schlussfolgerung ergibt sich besonders mit Blick auf wahrgenommene gesellschaftliche Verhaltensweisen und Normen in Deutschland.

Wer das Fahrrad typischerweise nutzt und ob diese Personen allgemein ein **positives Image** genießen, spielt eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, ob die Beschäftigung mit diesem Verkehrsmittel auch für einen selbst lohnenswert ist. Werden beispielsweise die Radfahrenden positiv wahrgenommen, wird auch mehr Rad gefahren ^[10].

Eine häufig geäußerte Vermutung ist, dass Eingewanderte den Autobesitz als **Wohlstandsindikator** anstreben und dass das Fahrrad als statusschädigend wahrgenommen werden kann^[8]. Die Fokusgruppen zeigen tatsächlich überwiegend, dass Fahrradnutzung im Herkunftsland für einen schlechten ökonomischen Status steht, wie folgendes Zitat exemplarisch verdeutlicht: „... wenn du in der Türkei einen gewissen Status erreicht hast, kannst du auf keinen Fall Fahrrad fahren, da das ein [...] erniedrigendes Gefühl wäre, die Freunde würden denken [...] er hat kein Geld“. (Elif, 48 Jahre). In Deutschland hingegen gelte Fahrrad zu fahren über alle Bevölkerungsgruppen hinweg als normales Verhalten, welches keine eindeutigen Annahmen über die ökonomischen Lebensverhältnisse zulasse. Dies verdeutlicht sehr gut das folgende Zitat: „In meinem Freundeskreis [...] scheint [es] ziemlich normal zu sein. Die Menschen lieben es. Es wird erwartet, dass jeder mindestens ein Fahrrad hat. Wer kein Fahrrad hat, wird merkwürdig angesehen. [...] Es ist normal, dass man ein Fahrrad hat.“ (Alper, 30 Jahre). Im Vergleich schätzen die Eingewanderten die Anerkennung des Rades in der deutschen Gesellschaft insgesamt sogar deutlich höher ein als die Einheimischen.

Dass das Fahrrad von **verschiedenen Bevölkerungsteilen** genutzt werden kann, erleben die Befragten meist erstmalig in Deutschland. Sie nehmen zudem wahr, dass nicht unbedingt spezielle Kleidung nötig ist, um das Fahrrad im Alltag nutzen zu können. Insbesondere ältere Menschen auf dem Fahrrad sind die wohl überraschendste Abweichung vom normalen Bild der

Radfahrenden. In folgendem Zitat wird diese Überraschung deutlich: „Ich war nach meiner Ankunft in

Deutschland nicht überrascht, als ich junge Leute sah, die Fahrrad fahren, aber was mich erstaunte, war, dass auch ältere Leute Fahrrad fahren. Diese Aktivität, dieser tolle Geist und diese Bescheidenheit gefallen mir.“ (Alia, 42 Jahre). Es wird deutlich, dass Radfahren für alle gesellschaftlichen Schichten in Deutschland denkbar ist, aber auch, dass dies nicht für das Herkunftsland gelten muss: „...das Radfahren [stellte] plötzlich, nachdem wir angekommen waren, überhaupt kein Problem mehr dar, auch in Bezug auf die Syrer hier. Alle begannen, Fahrrad zu fahren, [...]. Ich erinnere mich, dass ich, als ich zum ersten Mal eine Frau mit Kopftuch und Galabiya (lange Gewänder) sah, die Fahrrad fährt, geschockt war, nicht, weil es etwas Negatives ist, sondern ich denke, dass Kopftuchträgerinnen, die das Fahrrad nutzen, dazu beitragen, dass das eine Sache geworden ist, die von den Syrern hier akzeptiert wird.“ (Fatima, 21 Jahre).

In Deutschland ist Radfahren quer durch alle Bevölkerungsschichten weit verbreitet, anders als in vielen der Herkunftsländer, in denen meist eher sportliche junge Männer das Fahrrad nutzen. Das kann es erleichtern, das Fahrrad auch für sich selbst zu entdecken. Ein Zitat aus den Fokusgruppen lässt vermuten, dass die **Identifikation** durch ein vorherrschendes Bild des ‚typischen Radfahrers‘ erschwert wird: „... meine

58%

den Eingewanderten vermuten, dass die meisten Deutschen im Alltag Radfahren.

*Assoziation, wenn sie von einem Radfahrer sprechen, ist eine besondere Bekleidung, das heißt, spezielle Kleidung für Radfahrer, ein Helm ist obligatorisch.“ (Irina, 53 Jahre). Diese Vorstellung kann sich aber im Laufe der Zeit und durch Erfahrungen verändern, was folgendes Zitat zusammenfasst: „Früher, als ich in Russland war, hätte ich mir vielleicht irgendeinen Sportler vorgestellt, aber jetzt, wenn ich Großeltern mit dem Fahrrad fahren sehe, ist das eine andere Vorstellung.“ (Irina, 53 Jahre). Da sich stereotype Eindrücke durch Exposition wandeln können, ist es sehr wahrscheinlich, dass mit längerer Aufenthaltsdauer in Deutschland sogar eine Identifikation als Radfahrende*r ermöglicht wird. Tatsächlich zeigen unsere Daten, dass aus Sicht der befragten Eingewanderten fast alle Menschen in Deutschland potentiell Radfahrende sein könnten. Die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel wird in Deutschland als normal und gesellschaftlich akzeptiert bzw. respektiert angesehen.*

These 3

„Radfahren kann das Gefühl, dazu zu gehören, stärken.“

Nach der Migration beginnt ein wichtiger Prozess, in dem entschieden wird, wie gut sich die eigenen Normen und Werte in der Aufnahmegesellschaft wiederfinden lassen und welche Kompromisse nötig sind. Wird ein dauerhafter Aufenthalt angestrebt, gehört es auch zu den langfristigen Zielen, ein reguläres Mitglied der Gesellschaft zu sein. Dies bedeutet, auch typische Verhaltensweisen des Umfeldes zu identifizieren und auszuprobieren.

Ein gemeinsames Bild der Eingewanderten ist die Annahme, dass Radfahren in Deutschland **Normalität** ist. Viele werden von ihrem Umfeld ausdrücklich ermutigt, mehr Fahrrad zu fahren, und fühlen sich auch bei diesem Vorhaben unterstützt. In ihrem sozialen Umfeld befinden sich aber deutlich weniger Radfahrende als bei den Einheimischen. Wenn Radfahren als normales Verhalten angesehen wird, z.B. von Kolleg*innen oder Freunden, erhöht sich die Bereitschaft, das Fahrrad im Alltag zu nutzen ^[10]. Es zeichnet sich ab, dass sich Eingewanderte etwas mehr Sorgen machen, mit dem Fahrrad negativ aufzufallen, und daher mehr Mut zum Radfahren benötigen.

Ein Fahrrad nutzen zu können, begegnet dem **Wunsch dazu zu gehören** vieler Eingewanderter: *„Es gibt Orte, die wurden nur für das Fahrrad gemacht. [...] Um diesen städtischen Bereich nutzen zu können, benötigen Sie ein Fahrrad, und jeder möchte diesen städtischen Bereich nutzen“* (Alper, 30 Jahre). Dabei bringt die als sehr gut wahrgenommene Fahrradinfrastruktur ihren ganz eigenen Aufforderungscharakter mit und weckt Neugierde, es selbst einmal auszuprobieren. Diese Motivation zeigt sich in folgendem Zitat: *„Aber in Deutschland motiviert einen der Respekt und die Rücksicht, die den Fahrrädern entgegengebracht wird. Nur, um das auszuprobieren, bin ich eineinhalb Jahre lang Fahrrad gefahren.“* (Esra, 30 Jahre).

Insgesamt wird durch das Radfahren das Gefühl der Teilhabe an der Aufnahmegesellschaft gestärkt. Das Radfahren wird dabei in Deutschland als allgegenwärtig eingeschätzt. Eingewanderte benötigen von ihrem Umfeld eine größere Unterstützung und die ermutigende Rückmeldung, dass sie nicht negativ als Radfahrende auffallen.

Verkehrsteilnehmende gehen nicht rücksichtsvoll miteinander um, finden:



These 4

„Fahrradkurse sind für Eingewanderte wichtig.“

Fast alle Einheimischen sind bereits irgendwann in ihrem Leben im Alltag Rad gefahren. Während sich bei männlichen Eingewanderten ein ähnliches Bild zeigt, können nur 72 Prozent der eingewanderten Frauen auf **Erfahrungen aus der Vergangenheit** zurückgreifen. Obwohl die Personen, die sich an unserer Befragung beteiligt haben insgesamt mehr Fahrrad fahren, als repräsentative Befragungen vermuten lassen, spiegelt sich hier der deutliche Unterschied zwischen den Geschlechtern speziell bei Eingewanderten wieder. Die Fahrradnutzung liegt bei eingewanderten Frauen bereits in ihrer Kindheit niedriger als bei Männern. Immerhin die Hälfte der Einheimischen haben in der Grundschule Kurse zu den Grundfertigkeiten belegt, Eingewanderte hingegen nur zu einem verschwindend geringen Anteil von knapp 5 Prozent. Freiwillig belegten dann aber 14 Prozent der befragten Eingewanderten einen Fahrradkurs, wohingegen kaum Personen der einheimischen Stichprobe in ihrer Freizeit Kurse belegten. Das eigenständige Üben und auch Ausflüge in Gruppen sind häufig gewählte Alternativen. Ein Fahrradkurs ist also nicht der einzige Weg, um das Fahrrad als Verkehrsmittel zu etablieren.

Im Rahmen des Projektes zeigten sich fast alle Befragten offen dafür, das Radfahren zumindest zu erlernen.

Um es als Mobilitätsoptionen aufzunehmen, ist die **Änderung der Wahrnehmung des Fahrrades** als Freizeitgerät zu einem Verkehrsmittel nötig: „*Ich hatte, als ich hierherkam, auch gedacht, dass die Leute das Fahrrad nur zum Spaß nutzen. Später habe ich herausgefunden, dass sie es als Verkehrsmittel nutzen.*“ (Jalila, 28 Jahre). Viele Befragte berichten von ihrem Eindruck, dass die deutsche Gesellschaft das Radfahren im Straßenverkehr als etwas Normales ansieht. Dieser Eindruck entsteht offenbar durch Angebote der

Fahrradnutzung im Lebensverlauf (Kindheit, Jugend, Erwachsenen)*



In der Kindheit und/oder Jugend

64,3% Einheimische

18,4% Eingewanderte



als Erwachsene

95,7% Einheimische

71,4% Eingewanderte

*Die Stichprobe der Befragung ist deutlich fahrradaffiner als der Bundesdurchschnitt (weitere Informationen auf S.5)

5%

der Eingewanderten haben in der Grundschule einen Fahrradkurs belegt.

Infrastruktur und dem wahrgenommenen fahrradfreundlichen Umgang zwischen Verkehrsteilnehmenden. Diese

Offenheit und Neugierde ist in der ersten Zeit nach dem Umzug nach Deutschland besonders groß und eine Unterstützung erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass das Fahrrad zu einem positiv besetzten und selbst genutzten Verkehrsmittel wird.

Es gibt viele Gründe, die Eingewanderte genauso wie Einheimische vom Radfahren abhalten können. Doch ist **die Unsicherheit, etwas falsch zu machen**, bei Eingewanderten tendenziell durch die Migrationsherausforderungen deutlich stärker ausgeprägt und kann dazu führen, ungewohnte und unbekannte Situationen, wenn möglich, zu vermeiden. Besonders während der Umorientierung des Alltages nach Ankunft in Deutschland ist die Entscheidung für das Fahrrad damit eine sehr große Herausforderung. Fehlende Regelkenntnis kann dabei ein Punkt sein, dem durch Unterstützung unkompliziert und zielgerichtet begegnet werden kann. Auch eine fehlertolerante Infrastruktur, die Radfahren für alle ermöglicht und somit auch Anfänger*innen ein sicheres Fahrumfeld bietet, erleichtert den Einstieg.

Es gibt deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern in den **Präferenzen für Unterstützungsangebote**. Gedruckte oder online bereitgestellte

Informationen und Lernvideos schneiden in der Beurteilung deutlich schlechter ab als Kurse. Sie werden von den meisten Befragten nur als „eher hilfreich“ bewertet und nur von einem Fünftel der Befragten bisher in Anspruch genommen. Unterricht durch Bekannte wird von den weiblichen Befragten als deutlich hilfreicher bewertet, als durch die männlichen. Praktische Kurse werden von 60 Prozent der Frauen als sehr hilfreich eingeschätzt, im Gegensatz zu 26 Prozent der Männer. Bei theoretischen Kursen zeigt sich ein ähnliches Bild: 50 Prozent der Frauen schätzen sie als sehr hilfreich ein, bei den Männern nur 25 Prozent. Damit zeigt sich, dass Frauen einen höheren Bedarf an sowohl praktischen als auch theoretischen Fahrradkursen haben, doch auch Männer zeigen Interesse. Kaum Geschlechtsunterschiede ergeben sich bei dem Bedarf an begleiteten Ausflügen sowie der Unterstützung beim Fahrradkauf. Ausprobiert haben nur gut ein Viertel der Befragten Fahrradausflüge in der Gruppe, und ähnlich viele haben schon einmal für sich alleine geübt.

Über Regelkenntnis hinaus sind auch Informationen zum Fahrrad selbst bzw. zu dessen **Reparatur und zu Werkstätten** beliebt. Selbsthilfwerkstätten können dabei sogar zu Orten des interkulturellen Austauschs zwischen Eingewanderten und Einheimischen werden, wobei die gemeinsame Beschäftigung auch Sprachhürden überwinden kann. Sie bieten natürlich besonders praktisch die Möglichkeit, ehrenamtlich bei Fahrradreparaturen zu helfen, das eigene Fahrrad zu reparieren und auch gebrauchte Fahrräder zu erwerben.



These 5

„Es gibt Initiativen und Politik, die den Bedarf erkannt und sinnvolle Angebote entwickelt haben.“

Die meisten Initiativen waren aufgrund des gesteigerten Mobilitätsbedarfs während der Ankunft von Asylbewerber*innen in der Bundesrepublik aktiv und haben ihnen damit **direkt nach der Ankunft** eine besondere und von vielen bisher freiwillig oder unfreiwillig vernachlässigte Mobilitätsoption angeboten. Sie begannen, Fahrradspenden zu sammeln und zu verteilen, das Radfahren zu trainieren sowie Verkehrsregeln zu vermitteln, so dass die Geflüchteten tägliche Wege erledigen konnten. Geflüchtete wurden hierbei besonders gefördert, da sie häufig gut über Integrationsnetzwerke erreichbar waren. Sie ergänzten damit punktuell vorhandene bereits langjährig etablierte Angebote und erweiterten die Zielgruppe auch um andere Eingewanderte ohne Fluchtgeschichte.

Aus den unterschiedlichen Bedürfnissen haben sich inzwischen pragmatisch verschiedene Formen von Förderungsangeboten etabliert, die Aspekte, die Eingewanderte von Initiativen erwarten, bereits umsetzen. Auf Seite 25 werden die vier meist verbreiteten Elemente von praktischen Initiativen kurz vorgestellt.

Die hauptsächlich anzusprechende **Zielgruppe** wurde bereits durch viele Fahrradinitiativen treffend identifiziert. Sowohl die Selbstberichte der Eingewanderten als auch die Ergebnisse aus der Befragung weisen deutlich darauf hin, dass insbesondere Frauen und Kinder im Fokus stehen sollten. So haben sich viele Initiativen vorrangig auf Frauen und Mädchen ausgerichtet, während andere Initiativen auch männliche Eingewanderte adressieren.

Hürden für die Fahrradnutzung, wie Unsicherheiten im Straßenverkehr und fehlende Übung im Radfahren zeigen sich auch bei männlichen Eingewanderten, auch wenn sie häufig die Grundfertigkeiten bereits gut beherrschen.

Die Zielgruppenansprache ist gerade für neue Initiativen eine große Herausforderung. Besteht nicht bereits Kontakt in die Zielgruppe, empfehlen die Befragten selbst für die Werbemaßnahmen vorrangig soziale Medien (z.B. Facebook- oder Chatgruppen). Außerdem schlugen sie Aushänge in Supermärkten und öffentlichen Verkehrsmitteln vor. Dabei ist ein direkter Zugang wichtig, auch um initiales Interesse zu wecken. *„Diese Frauen [aus einer Erstaufnahmestelle] hatten keine Vorstellung von einem Fahrrad, und auch nicht den Wunsch danach. Doch meine Frau begann, mit ihnen über ihre Aktivitäten zu sprechen und darüber, wie angenehm das Radfahren ist, und somit erwuchs in ihnen der Wunsch, Radfahren zu lernen. Der Wille, der jemanden dazu befähigt, alles zu erlernen.“* (Hakim, 42 Jahre).

Den verschiedenen **Erfahrungsstufen** der Zielgruppe begegnen viele Initiativen bereits. Nach dem Erlernen und Üben des Radfahrens werden gemeinsame Radtouren angeboten, um das Erlernte in der Realität zu festigen. Die Vermittlung von Verkehrsregeln hilft auch Personen, die technisch schon in der Lage sind, Fahrrad zu fahren. Im Zusammenhang mit dem Wunsch, Verkehrsregeln zu beherrschen, ist der positive und neugierige Blick auf das Radfahren die größte Chance, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu stärken. Die Informationsübermittlung wird dafür idealerweise durch einen praktischen Teil ergänzt, in dem die Teilnehmenden das Radfahren erlernen oder gelerntes Theoriewissen trainieren können. Dies sollte nach dem Üben in ruhigen Umgebungen aber auch unbedingt unter realen Verhältnissen geschehen, damit der Einstieg in den regulären Straßenverkehr erleichtert wird und Ängste überwunden werden können.

Weiterhin haben sich Initiativen bewährt, die bei der Suche nach einem zuverlässigen Fahrrad und beim **Fahrradkauf** zu unterstützen oder sogar Möglichkeiten zur Fahrradmiete anbieten. Ein Fahrrad kostengünstig erwerben zu können, ist eine wichtige Grundvoraussetzung für die initiale Fahrradnutzung. Befindet sich dieses Fahrrad in einem guten Zustand, wird auch die Freude am Fahren nicht durch schlechtes Material direkt am Anfang gebremst: *„Für mich ist es auch ein Problem, ein gutes und zuverlässiges Fahrrad zu finden. Es gibt ein altes Fahrrad, mit dem ich nicht zufrieden bin, aber ich möchte ein zuverlässiges Fahrrad, aber leider können wir uns keins leisten, also fahre ich*

vielleicht kein Fahrrad. Ich bin schon auf guten Fahrrädern gefahren, und das Gefühl ist ganz anders.“ (Nadia, 39 Jahre). Hierbei spielt besonders auch das Fahrradmodell eine Rolle. Um das Ab- und Aufsteigen, welches sehr vielen Eingewanderten Schwierigkeiten bereitet, zu erleichtern, sind Fahrräder mit tiefem Einstieg und Rahmen- bzw. Radgrößen entsprechend der Körpergröße zu bevorzugen.

Eine zentrale logistische Herausforderung bei Bewerbung und Durchführung von Fahrradkursen stellt die **Sprache** dar. Die Adressat*innen bringen ganz unterschiedliche Voraussetzungen und Erstsprachen mit. Während für die einen eine (befürchtete) Sprachbarriere ein wichtiges Argument gegen die Teilnahme an einem solchen Kurs ist, heben andere jedoch auch gerade den Aspekt positiv hervor, dass die neue Sprache im Umgang mit deutschsprachigen Personen in den Initiativen gleich mit erlernt werden kann. Bereits bei der Werbung für die Kurse und Initiativen kann es helfen, diese in mehreren Sprachen anzubieten. Hierfür haben Initiativen bereits auf ganz unterschiedliche Arten Lösungsansätze gefunden. Gibt es eine gemeinsame Sprache, kann diese genutzt werden, um Informationen und Regeln zu vermitteln, andernfalls ist auch eine Begleitung durch Dolmetscher*innen besonders zu Beginn sinnvoll. Oft kann auf frei zugängliches Schulungsmaterial zurückgegriffen werden, das explizit auf eine möglichst sprachunabhängige Kursdurchführung ausgerichtet ist (z.B. <https://www.germanroadsafety.de> des Deutschen Verkehrssicherheitsrats).

Besonders seit der letzten verstärkten Migrationsbewegung in 2015 wurden viele Initiativen aufgrund von dringendem Bedarf an individueller Mobilität von Geflüchteten gegründet. Sofern sie sich verstetigen konnten, verzeichnen sie verstärkten Zulauf auch durch viele Eingewanderte ohne Fluchthintergrund. Im Folgenden werden einige etablierte Beispiele exemplarisch vorgestellt:

Über die eigenen Kursangebote hinaus bietet beispielsweise die erfahrene Freiburger Initiative BikeBridge e.V. (<https://www.bikebridge.org/>) Unterstützung beim Aufbau neuer Kurse an. Sie legt viel Wert auf Vernetzung und das Teilen von Konzepten und Erfahrungen durch Multiplikator*innenschulungen und betreibt eine wachsende Zahl an Standorten in deutschen Städten, oft vernetzt mit lokalen Initiativen. Die sehr aktive Initiative #BIKEYGEES e.V. (<https://bikegees.org/>) begann in Berlin und hat es sich nun zur Aufgabe gemacht, insbesondere ländliche Gebiete am Stadtrand zu erschließen, in denen Bus und Bahn keine praktikablen Alternativen zum Auto bieten. Beide Initiativen begannen 2015 in Notunterkünften damit, geflüchtete Frauen beim Radfahren lernen zu unterstützen und wuchsen über die Jahre zu den beiden größten deutschen Fahrradinitiativen speziell für eingewanderte Frauen und Mädchen. Sie haben ihr Angebot nach und nach auf alle nötigen Bereiche der Fahrradausbildung erweitert und bieten über Einsteigerkurse hinaus auch Reparatschulungen, Touren für Fortgeschrittene und vieles mehr an. Besonderen Wert legen beide Initiativen auf die soziale Einbindung und interkulturellen Austausch zwischen Teilnehmenden und Trainer*innen.

Die jeweiligen Teams bestehen hauptsächlich aus ehrenamtlich engagierten Einheimischen und Eingewanderten sowie, abhängig von den finanziellen Mitteln, einigen Honorarkräften. Sie werden durch temporäre Fördermittel unterschiedlicher Quellen und Spenden finanziert und konnten so ihre Kurse stets verbessern und ihre Bekanntheit und Reichweite ausbauen. Es fällt auf, dass in vielen etablierten Angeboten Frauen und Mädchen konkret angesprochen werden, Männer punktuell inzwischen auch erfolgreich eingebunden werden. Offene Werkstattkonzepte, wie beispielsweise die öffentlich geförderte Dresdner Selbsthilfewerkstatt Zum Rostigen Ross e.V. (<https://rostiges-ross.de/>), bieten sowohl Frauen als auch Männern, die von den etablierten Angeboten oft nicht ermutigt werden, einen niederschweligen Einstieg in die Fahrradmobilität und die Möglichkeit zur sozialen Vernetzung im Stadtteil.

Von der Mehrheit der befragten Eingewanderten werden Initiativen aller Art als sinnvolle Unterstützung eingeschätzt und übertreffen Selbstlernangebote in Papier und Digital. Selbst wenn man schon Radfahren kann, können in diesem Rahmen wichtige Verkehrsregeln erlernt werden. Das Selbstlernen kann darüber hinaus auch besonders niederschwellig und bedürfnisgerecht durch Informationsmaterialien, digitale Angebote etc. unterstützt werden. Viele Befragte berichten, dass ihre erste Informationsquelle zu Verkehrsregeln nach Ankunft das Internet darstellt. Hier ist insbesondere die Verlässlichkeit der Informationen vielen Befragten besonders wichtig.

Gleichzeitig seien gerade die Freiheit und Unkompliziertheit, die ein Fahrrad bietet, von großem Wert und Lernen durch Beobachtung anderer Radfahrender ein wichtiges (Selbst-)Lernelement.

Insgesamt werden, trotz der hohen Nützlichkeitsbewertung, Fahrradkurse nur durch wenige besucht. Da Fahrradinitiativen nicht flächendeckend geplant und gefördert werden, sind diese den meisten Eingewanderten außerhalb der Einzugsgebiete unbekannt. An Orten mit hohen Migrationsbewegungen besteht mehr

Potential für eine Verstärkung der Angebote. An anderen Orten kann der Bedarf besonders durch dort ansässige Integrationsinitiativen regelmäßig geprüft werden und, wenn möglich, auf vorhandene Expertise und Schulungsmaterial zurückgegriffen werden.

Arten von Initiativen



Fahrradspenden

Die Beschaffung und Koordination der Verteilung von Fahrradspenden aus der Bevölkerung oder von Kommunen. Besonders in Zusammenarbeit mit Erstaufnahmestellen und Gemeinschaftsunterkünften.



Selbsthilfewerkstatt

Zu Verfügung stellen von Räumlichkeiten, Werkzeugen und Knowhow zur eigenständigen Reparatur von Fahrrädern. Häufig auch in Kombination mit Fahrradspendenaktionen, bei denen gespendete Fahrräder durch die neuen Besitzer*innen straßenverkehrstauglich gemacht werden.



Fahrradkurs

Ein- bis Mehrtagesworkshops, die je nach Ausrichtung das Fahrradfahren und/oder Verkehrs- und Verhaltensregeln vermitteln. Häufig ist hier die Zielgruppe Frauen, die in ihrer Heimat aus unterschiedlichen Gründen das Fahrradfahren nicht erlernt haben oder sich unsicher auf dem Fahrrad im Straßenverkehr fühlen.



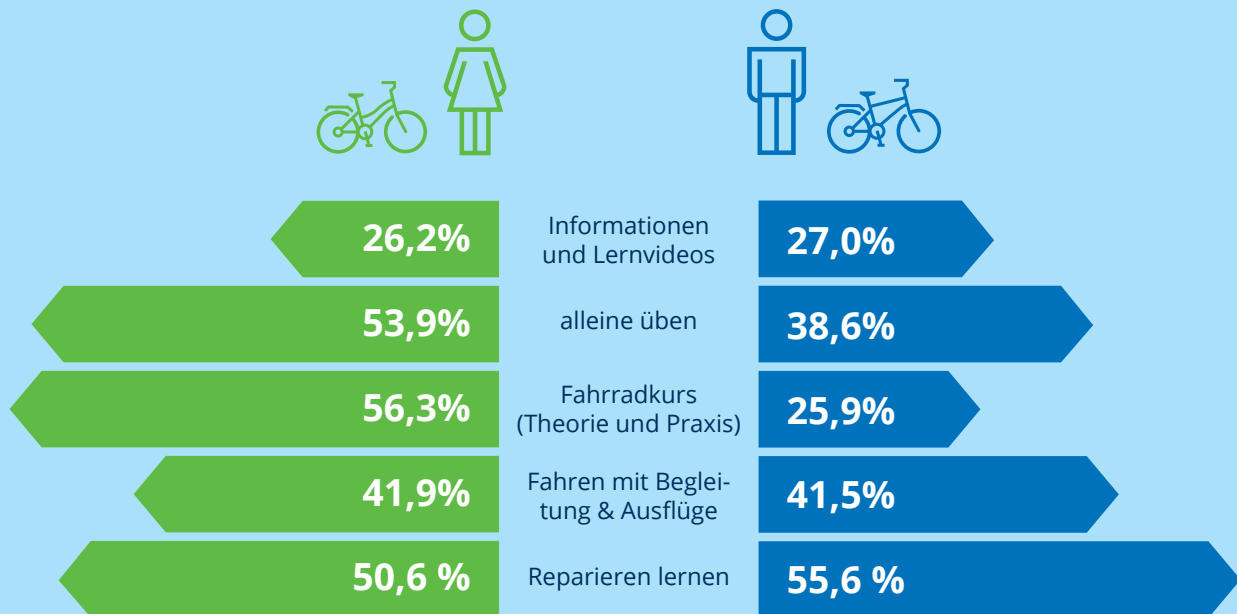
Fahrradtour

Gemeinschaftliche Aktivitäten mit dem Fahrrad im Straßenverkehr oder als Ausflüge, die sowohl zur Vernetzung, als auch zur Orientierung und Freizeitgestaltung angeboten werden.

03

Zusammenfassung und Empfehlungen

Unterstützungsbedarf zur Fahrradmobilität bei Eingewanderten



Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse der vorliegenden Forschung zusammengefasst und daraus Zielsetzungen für Politik, Verwaltung und Initiativen abgeleitet.

Viele Eingewanderte besitzen ein Fahrrad, dieses ist aber oft eingeschränkt funktionstüchtig oder muss mit anderen Haushaltsangehörigen geteilt werden. Die Haupthürden und -treiber der Fahrradnutzung unterscheiden sich inhaltlich kaum von denen der Einheimischen. Hier werden an erster Stelle positive Effekte auf die Gesundheit, Umweltfreundlichkeit, sowie eine deutliche Kostenersparnis gegenüber anderer Verkehrsmitteln als wichtigste Argumente für die Fahrradnutzung im Alltag und große Entfernungen, schlechte Witterung und körperliche Anstrengung dagegen genannt.

Die allgemeine Sicherheit im Straßenverkehr wird in Deutschland als deutlich höher, als in den Herkunftsländern empfunden. Interessant ist dabei, dass sich kulturelle Unterschiede der Befragten in dieser Ansicht nicht bemerkbar machen. Russische, türkische als auch arabische Befragte waren sich zu sehr großen Teilen einig darin, dass das Fahrradfahren in Deutschland sehr viel sicherer ist als in ihren Herkunftsländern. Das Verhalten der Deutschen im Straßenverkehr wird oft gelobt und in einen Kontrast zu der Mentalität von Verkehrsteilnehmern in den jeweiligen Heimatländern gestellt. Auffällig ist die attestierte Feindlichkeit gegenüber Fahrradfahrern in den jeweiligen Herkunftsländern. Unsicherheiten bei Bedienung des Fahrrades und Einhaltung von Regeln scheinen gemeinsam mit gelernten Sicherheitsrisiken insbesondere durch motorisierte Verkehrsteilnehmende dennoch auch in Deutschland dafür zu sorgen, dass das Radfahren eher dort üblich ist, wo man sich ohne motorisierte Verkehrsteilnehmende bewegen kann (Parks, beruhigte Gassen). Auch von Elternseite wird gerade in der Kindheit stark darauf geachtet, dass Kinder nicht am Straßenverkehr teilnehmen, um sich nicht der Gefahr anderer Verkehrsteilnehmer auszusetzen. Auch wenn in Deutschland vereinzelt negative Erfahrungen gemacht wurden haben die Befragten durch die Bank den Eindruck, dass Kinder hierzulande bereits früh an die Fahrradnutzung herangeführt werden und diese somit zum Alltag wird. Diesen Aspekt sind viele Befragte eindeutig bereit, auch im Erwachsenenalter nachzuholen und interessieren sich für verschiedene Informations- und Lernangebote.

01

These 1

„Radfahren im Straßenverkehr ist eine besondere Herausforderung für Eingewanderte.“

Eingewanderte fahren aktuell bevorzugt im geschützten Raum Fahrrad. Erfahrungen mit dem Rad sind meist auf den Freizeitbereich beschränkt. Auch wenn generell das Fahrrad genutzt wird, trauen sich viele nicht regelmäßig in den Straßenverkehr. Risiken im Straßenverkehr werden verstärkt auf eigene Wissenslücken oder Fehler zurückgeführt und weniger auf allgemeine Sicherheitsrisiken, Fahrfehler anderer oder Mangel in der Infrastruktur.

→ **Die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel ermöglichen und damit Mobilitätsoptionen schaffen**

02

These 2

„Die Einstellung zum Fahrrad wird in Deutschland verändert.“

Das Fahrrad wird in Deutschland weniger als Indikator für geringen ökonomischen oder gesellschaftlichen Status gewertet, auch wenn diese Einstellung im Herkunftsland besteht. Es wird explizit wahrgenommen, dass auch Frauen und ältere Menschen Rad fahren und dass Radfahren in Deutschland deutlich sicherer und geregelter ist als im Herkunftsland. Radfahren in Deutschland gilt insgesamt als normal und gesellschaftlich akzeptiert und steht damit im Kontrast zu Beobachtungen aus den Herkunftsländern.

→ **Offenheit und Neugierde für das Fahrrad nutzen und fördern**

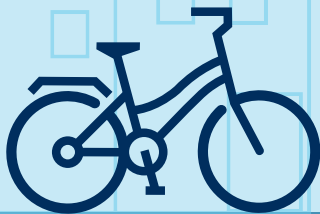
03

These 3

„Radfahren kann das Gefühl, dazu zu gehören, stärken.“

Der Straßenraum in vielen deutschen Städten wird als fahrradfreundlich und progressiv erlebt. An den damit verbundenen Möglichkeiten zu partizipieren, fördert das Gefühl, dazu zu gehören. Wenn der Wunsch vorhanden ist, dann kann Fahrrad fahren eine alltägliche Erfahrung von Selbstständigkeit und Teilhabe werden. Dabei ist besonders die Unterstützung durch das Umfeld wichtig.

→ **Teilhabe aktiv fördern durch Fahrradnutzung im Alltag**



04

These 4

„Fahrradkurse sind für Eingewanderte wichtig.“

Es ist sinnvoll, Eingewanderte früh nach der Ankunft zu erreichen, um das Fahrrad als Mobilitäts-option einzuführen. In dieser Zeit bestehen aber oft noch Hürden sprachlicher oder kultureller Art, die spezielle Angebote überwinden können.

Reparatur und Werkstätten, um das eigene Rad kostengünstig zu pflegen, dienen auch zum kulturellen Austausch und als Treffpunkte.

Die Angst, etwas falsch zu machen oder in unsichere Situationen zu geraten, ist bei Eingewanderten ein besonders wichtiger Faktor, welchem in einem geschützten Raum begegnet werden kann. Dies gilt insbesondere für Frauen, die über einen besonders hohen Bedarf an Fahrradkursen berichten.

→ **Verschiedene bedarfsgerechte Angebote für verschiedene Zielgruppen und Erfahrungsstufen ermöglichen.**

05

These 5

„Gibt es Initiativen und Politik, die den Bedarf erkannt und sinnvolle Angebote entwickelt haben?“

Erfolgreiche Beispiele existieren bereits, die Nachfrage ist dabei aber meist noch höher als das Angebot. Zivilgesellschaftliches Engagement und Freiwilligentätigkeiten sind große Treiber der Aktivitäten. Ein guter Zugang zur schwer zu erreichenden Zielgruppe um Bedarfe zu erkennen und die nötige Professionalisierung werden aber meist erst durch eine verlässliche Förderung über längere Zeiträume erreicht. Aufbauangebote, wie gemeinsame Fahrradtouren oder Unterstützung bei Fahrradkauf- oder Reparatur, helfen dabei, das Gelernte in den Alltag zu integrieren und aufbauendes Selbstlernen zu fördern.

→ **Potentiale für temporäre Angebote und Verstetigung regelmäßig und besonders während größerer Migrationsbewegungen prüfen und fördern. Dabei können etablierte Initiativen unterstützen und beraten.**



Quellenverzeichnis

- [1] Fachkommission der Bundesregierung zu den Rahmenbedingungen der Integrationsfähigkeit: Gemeinsam die Einwanderungsgesellschaft gestalten 2020. Online verfügbar unter <https://www.xn--fachkommission-integrationsfahigkeit-x7c.de/resource/blob/1786706/1787474/fb4dee12f1f2ea5ce3e68517f7554b7f/bericht-de-data.pdf>, zuletzt abgerufen am 22.02.2021
- [2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)/SINUS-Institut. 2019. Fahrrad-Monitor 2019. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Stand: 30.09.2019, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 22.02.2021.
- [3] Müller, H. (1999): Habitualisiertes versus überlegtes Entscheiden bei der Verkehrsmittelwahl. In: Bernhard Schlag (Hg.): Empirische Verkehrspsychologie. Lengerich: Pabst Science Publ, S. 145–158.
- [4] Smart, Michael J. (2015): A nationwide look at the immigrant neighborhood effect on travel mode choice. In: *Transportation* 42 (1), S. 189–209. DOI: 10.1007/s11116-014-9543-4.
- [5] Trapp, Georgina S. A.; Giles-Corti, Billie; Christian, Hayley E.; Bulsara, Max; Timperio, Anna F.; McCormack, Gavin R.; Villaneuva, Karen P. (2011): On your bike! a cross-sectional study of the individual, social and environmental correlates of cycling to school. In: *Int J Behav Nutr Phys Act* 8 (1), S. 123. DOI: 10.1186/1479-5868-8-123.
- [6] Aldred, Rachel; Woodcock, James; Goodman, Anna (2016): Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? In: *Transport Reviews* 36 (1), S. 28–44. DOI: 10.1080/01441647.2015.1014451.
- [7] Harms, Lucas (2007): Mobilität ethnischer Minderheiten in den Stadtgebieten der Niederlande. In: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften : DfK* 46 (2), S. 78–94.
- [8] Welsch, Janina; Conrad, Kerstin; Wittowsky, Dirk (2018): Exploring immigrants travel behaviour: empirical findings from Offenbach am Main, Germany. In: *Transportation* 45 (3), S. 733–750. DOI: 10.1007/s11116-016-9748-9.
- [9] Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH: Sinus-Milieus® Deutschland. Online verfügbar unter <https://www.sinus-institut.de/sinus-loesungen/sinus-milieus-deutschland/>, zuletzt abgerufen am 22.02.2021.
- [10] Xing, Yan; Handy, Susan L.; Mokhtarian, Patricia L. (2010): Factors associated with proportions and miles of bicycling for transportation and recreation in six small US cities. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 15 (2), S. 73–81. DOI: 10.1016/j.trd.2009.09.004.

Impressum

Herausgeber

Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Professur für Verkehrspsychologie
POT 114
Hettnerstraße 1
01062 Dresden

 +49 351 463-36567

 +49 351 463-36513

<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vpsy>

Erscheinungsdatum März 2021

Bildnachweis Felix Grotheloh (S. 11), Peter Hermann (S. 12, 21)

Kontakt

Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Professur für Verkehrspsychologie
POT 114
Hettnerstraße 1
01062 Dresden

☎ +49 351 463-36567

📠 +49 351 463-36513

<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vpsy>



QR-Code der zur digitalen pdf Version oder der Webseite mit äquivalentem Inhalt
Mehr Informationen über folgenden Link

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/integration-und-weiterentwicklung>