

Explorative Photovoice-Studie «Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive»

Schlussbericht zuhanden der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern
Bern, 28. Februar 2025



Interdisziplinäres Zentrum für Geschlechterforschung (IZFG) der Universität Bern

Dr. Christine Bigler, Aline Buschauer B.A., Prof. Dr. Michèle Amacker

Zusammenfassung

Die explorative Studie "Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive" hat zum Ziel, die Faktoren zu ermitteln, welche Frauen mit Migrationsgeschichte¹ dazu motivieren oder davon abhalten, in der Stadt Bern das Velo zu nutzen. Im Rahmen der Studie wurde die Photovoice-Methode angewendet, bei der die Teilnehmenden Fotos anfertigten, welche die für sie relevanten Faktoren hinsichtlich der Motivation und der Hemmnisse bezüglich der Velonutzung abbilden. Basierend auf den erstellten Fotos wurden zwölf qualitative Interviews mit Frauen unterschiedlicher Herkunftsländer durchgeführt. Dabei wurde eine heterogene Auswahl hinsichtlich sozioökonomischen Hintergrunds, Bildungsniveau, Alter und familiärer Situation angestrebt. Des Weiteren wurden vier Interviews mit Schlüsselpersonen (Leitungspersonen von Quartierstreffs und Velogeschäft) durchgeführt. Die Daten wurden basierend auf der Grounded Theory ausgewertet. Die Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsbedenken, infrastrukturelle Barrieren, die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung sowie eigene Werte und Normen bezüglich der Velonutzung das Veloverhalten beeinflussen. Gleichzeitig konnten physische und psychische Gesundheitsvorteile, Kostenersparnisse sowie die Motivation, in Form von gemeinsamen Velofahren mit den eigenen Kindern und der sozialen Eingebundenheit durch das Velofahren, als fördernde Faktoren identifiziert werden.

Die Resultate legen nahe, dass in der Veloverkehrsplanung eine Berücksichtigung geschlechterspezifischer und intersektionaler² Aspekte und Herangehensweisen erforderlich ist. Die Empfehlungen umfassen die Verbesserung der Veloinfrastruktur, die Institutionalisierung von Velokursen und Velogruppen in Bern, die Einbindung von so genannten "Role Models"³ sowie die Bereitstellung von vergünstigten und qualitativ guten Velos nach Abschluss der Kurse. Weitere Initiativen sind die subventionierte Nutzung von PubliBike-Abonnementen oder die Unterstützung bei Miete und Kauf von E-Bikes oder Cargo-Velos.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen zielt darauf ab, Mobilitätsbarrieren zu überwinden und die Inklusion von Frauen mit Migrationsgeschichte zu fördern. Dadurch kann sowohl der Veloverkehrsanteil erhöht als auch die gesellschaftliche Teilhabe dieser sozialen Gruppe verbessert werden.

¹ Menschen, die sich selbst als Frauen definieren und eine Migrationsgeschichte in der ersten Generation haben.

² Intersektionalität ist eine analytische Perspektive, die aufzeigt, wie sich verschiedene Formen von sozialer Ungleichheit überschneiden und wechselseitig verstärken. Der Begriff, geprägt von Kimberlé Crenshaw (1989), verdeutlicht, dass Diskriminierung nicht isoliert anhand einzelner sozialer Kategorien wie Geschlecht, *race* oder Klasse betrachtet werden kann, sondern dass diese Faktoren untrennbar miteinander verwoben sind und gemeinsam wirken.

³ Role Model: Eine Person, deren Verhalten als Vorbild für andere dient und deshalb kopiert oder nachgeahmt wird (Cambridge University Press, 2025).

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Hintergrund Velomobilität aus einer Geschlechterperspektive	5
2.1 Inklusion von verschiedenen sozialen Gruppen in die Verkehrsplanung	5
2.2 Sicherheit im Fokus	6
2.3 Geschlechtsbezogene Aufteilung von Arbeit	7
2.4 Velofahren als Teil einer sozialen Praxis	7
2.5 Velofahren im Lebensverlauf	8
3. Theoretischer Hintergrund	9
3.1 Sex und Gender	9
3.2 Frauen mit Migrationsgeschichte	10
3.3 Alltagsmobilität unter eine Geschlechterperspektive	10
4. Ziel und Fragestellung des Auftrags	12
5. Methodisches Vorgehen	12
6. Resultate	14
7. Diskussion	24
8. Schlussfolgerungen	26
9. Empfehlungen	28
Literaturverzeichnis	30

1. Einleitung

Die Stadt Bern initiierte 2014 die «Velo-Offensive» mit dem Ziel, Velohauptstadt der Schweiz zu werden. Die «Velo-Offensive» ist Teil einer umfassenden Strategie, die darauf abzielt, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dabei sollen die Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs nicht nur besser koordiniert, sondern auch unter Einbezug der Bevölkerung zu einem umfassenden und wirkungsvollen Programm zusammengeführt werden (Stadt Bern, 2015). Während der Anteil des Veloverkehrs im Jahr 2010 noch bei 11 % lag, konnte dieser Wert bis zum Jahr 2021 auf 19 % gesteigert werden (Stadt Bern, 2023). In der 2023 überarbeiteten Version des Masterplans Veloinfrastruktur wurde deshalb das Ziel dahingehend angepasst, dass die Veloinfrastruktur der Stadt Bern einen Veloanteil von 30 % in hoher Qualität ermöglichen soll. Ein wesentlicher Aspekt der Strategie ist die Planung der Infrastruktur, welche darauf abzielt, ein sicheres und attraktives Umfeld für alle Velofahrende zu schaffen. Dabei wird insbesondere auf Vielfalt und Inklusion geachtet, um möglichst breite Bevölkerungskreise das Velofahren zu ermöglichen (Stadt Bern, 2023)⁴.

Velofahren ist eine nachhaltige soziale Praktik, die zu lebenswerten Städten beiträgt (Hudde, 2022a). Das Velo ist zu einem wichtigen Verkehrsmittel in städtischen Gebieten geworden und Städte auf der ganzen Welt investieren zunehmend Ressourcen in die Verbesserung der Veloinfrastruktur (Barajas, 2020; Hudde, 2022b), da sie z.B. das Potenzial zur Verbesserung der öffentlichen Gesundheit und zur Verringerung der Umweltbelastung erkannt haben (Reilly et al., 2022). Dennoch sind die Erfahrungen mit dem Velofahren in den verschiedenen Bevölkerungsgruppen sehr unterschiedlich, was Fragen nach der Verteilungsgerechtigkeit von Investitionen in den Veloverkehr und nach der Inklusivität der Mobilitätsplanung aufwirft (Barajas, 2020). In diesem Sinne ist das Velofahren in den letzten Jahren zu einem wichtigen Thema sowohl in der Stadtplanung als auch in der wissenschaftlichen Forschung geworden (Berghoefer & Vollrath, 2022).

Während frühere Forschungsarbeiten die Bedeutung von Faktoren wie Bildung, Einkommen und räumliche Gegebenheiten für das Mobilitätsverhalten betont haben, wird zunehmend die Rolle von sozialen Kategorien erkannt. Untersuchungen haben ergeben, dass Faktoren wie Migrationsgeschichte, Geschlecht und *race/ethnische* Zugehörigkeit das Mobilitätsverhalten erheblich beeinflussen (Hayhurst et al., 2022; Ravensbergen, 2022; Waitt et al., 2016; Welsch et al. 2018). Studien in europäischen Ländern zeigen, dass Menschen mit Migrationsgeschichte und tiefem sozioökonomischen Status – insbesondere Frauen⁵ – tendenziell weniger Velo fahren als andere soziale Gruppen, was nicht nur auf demografische Unterschiede, unterschiedliche Lebensumstände, sondern auch auf das Zusammenspiel mit kulturellen Normen und Werten zurückzuführen ist (Haustein et al., 2020; Welsch et al., 2018). Studien haben auch den geschlechtsspezifischen Charakter des Velofahrens hervorgehoben und gezeigt, dass Frauen häufig auf Hindernisse stossen, die sie vom Velofahren abhalten,

⁴ Diese Angaben beziehen sich auf den Masterplan in der Version der öffentlichen Vernehmlassung (Stadt Bern, 2023).

⁵ Frauen und Frauen mit Migrationsgeschichte: Frauen und Frauen mit Migrationsgeschichte stellen keine homogene Gruppe dar, da ihre Erfahrungen und Bedürfnisse erheblich variieren (siehe auch Kapitel 3.2.).

darunter Sicherheitsbedenken, Zugang zu Ressourcen und soziokulturelle Normen (Barajas, 2020; Ravensbergen, 2022; Reilly et al., 2022). Darüber hinaus überschneiden sich die Mobilitätsmuster mit der Haushaltsdynamik und den Migrationserfahrungen, was die Mobilitätsentscheidungen und -präferenzen der Menschen auf komplexe Weise beeinflusst (Hanson, 2010).

Es besteht ein deutlicher Bedarf an umfassenderen und kontextsensiblen Studien (Hayhurst et al., 2022), um die Mobilitätsbedürfnisse und -präferenzen verschiedener Bevölkerungsgruppen zu ermitteln. Ohne ein tieferes Verständnis des Zusammenspiels verschiedener sozialer Kategorien laufen verkehrspolitische Massnahmen und Planungsentscheidungen Gefahr, bestehende Ungleichheiten zu verstärken (Hudde, 2022a). Durch die Einbeziehung von verschiedenen sozialen Gruppen in die Veloverkehrsplanung und in Initiativen zur städtischen Mobilität können Städte gerechtere und nachhaltigere Verkehrssysteme für alle Einwohnende schaffen.

Empirische Studien zeigen, dass die Gestaltung und der Zugang zu Infrastruktur einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität und das Wohlbefinden von Individuen haben, wobei geschlechtsspezifische Unterschiede zu vermerken sind. Frauen sind überproportional von unzureichender Infrastruktur betroffen und sehen sich zum Beispiel mit Barrieren im öffentlichen Verkehr konfrontiert (Al-Rashid et al., 2020). Ein verbesserter Zugang zur Infrastruktur wirkt sich demnach besonders positiv auf das subjektive Wohlbefinden von Frauen aus (Alarcón-García et al., 2022). Gleichwohl wird die Planung und Umsetzung von Infrastrukturen häufig von männlichen Perspektiven dominiert, wodurch geschlechtsspezifische Ungleichheiten fortbestehen können (Siemiatycki et al., 2020). Ein geschlechtergerechtes Design im öffentlichen Verkehr und in der Stadtplanung ist daher von entscheidender Bedeutung, um die Mobilität und Sicherheit von Frauen nachhaltig zu verbessern (Al-Rashid et al., 2020; Uteng, 2019).

Die Stadt Bern hat das Interdisziplinäre Zentrum für Geschlechterforschung (IZFG) der Universität Bern beauftragt, in einer explorativen Studie⁶ zu untersuchen, welche Faktoren Frauen mit Migrationsgeschichte motivieren oder davon abhalten, in der Stadt Bern mit dem Velo unterwegs zu sein. Aus den Forschungsergebnissen werden Handlungsempfehlungen für die Stadt Bern abgeleitet.

2. Hintergrund Velomobilität aus einer Geschlechterperspektive

2.1 Inklusion von verschiedenen sozialen Gruppen in die Verkehrsplanung

Die Auswertung der bisherigen europäischen Forschungsliteratur ergibt, dass Frauen mit Migrationsgeschichte im Vergleich zu anderen sozialen Gruppen seltener das Velo als Fortbewegungsmittel nutzen (Haustein et al., 2020; Welsch et al., 2018). Weniger Velo zu fahren kann auf vielfältige Weise nachteilig sein, da das Velofahren eine positive Wirkung auf die körperliche Aktivität (Shaw et al., 2017), die mentale Gesundheit (Avila-Palencia et al., 2017; Martin et al., 2014) sowie auf die soziale

⁶ Eine explorative Studie erkundet wenig erforschte Themen und entwickelt erste Erkenntnisse, die als Grundlage für weiterführende Forschung dienen (Becker, 1993).

Vernetzung und Interaktion innerhalb von Nachbarschaften (Appleyard et al., 2017; Gatersleben et al., 2013) hat. Dennoch orientieren sich die Planung, Richtlinien und Investitionen des Veloverkehrs häufig am Modell des weissen, männlichen Sportvelofahrers und dessen spezifischen Bedürfnissen (Barajas, 2020). Diese Perspektive birgt das Risiko, die Bedürfnisse anderer sozialer Gruppen unzureichend zu berücksichtigen, wodurch sich strukturelle Ungleichheiten verstärken und verfestigen können. Eine Konsequenz dessen ist, dass körperliche Aktivität, mentale Gesundheit und soziale Vernetzung in bestimmten sozialen Gruppen im Vergleich zu anderen Gruppen geringer ausgeprägt sind. Dies führt zu einer Verstärkung urbaner Ungleichheiten zwischen verschiedenen sozialen Gruppen (Cunha & Silva, 2022; Golub et al., 2016).

Um bestehende Ungleichheiten zu reduzieren, erfordert die Verkehrsplanung nach Golub et al. (2016) Massnahmen, die gezielt auf die Integration aller Bevölkerungsgruppen ausgerichtet sind. Zunächst sollen die vorhandenen Unterschiede anerkannt werden, um anschliessend die Gleichstellung aller sozialer Gruppen aktiv zu fördern. Eine zentrale Voraussetzung für ein vertieftes Verständnis der Vielfalt (potenzieller) Velofahrenden ist eine kritische Betrachtung der aktuellen Mobilitätsstrategien. Diese müssen daraufhin geprüft und gegebenenfalls angepasst werden, inwiefern sie die tatsächlichen Lebensrealitäten und Bedürfnisse unterschiedlicher sozialer Gruppen einbeziehen. Wie von Golub et al. (2016) beschrieben, kann ein wirksamer Planungsansatz nur dann entwickelt werden, wenn die Förderung des Veloverkehrs gezielt auf die Erfordernisse lokal eingebetteter sozialer Gruppen abgestimmt ist.

Im Folgenden wird die bestehende Literatur zur Perspektive von Frauen mit Migrationsgeschichte auf das Velofahren aufgezeigt, um die relevanten Motivatoren und Herausforderungen zu beleuchten.

2.2 Sicherheit im Fokus

Das Thema Sicherheit ist von zentraler Bedeutung, wenn Velofahren aus einer geschlechterspezifischen Perspektive betrachtet wird. Studien zeigen, dass Frauen Sicherheitsrisiken intensiver wahrnehmen, die vorhandene Infrastruktur häufiger als unsicher bewerten und deutlich öfter den Wunsch nach abgetrennten Verkehrswegen für Velos und motorisierten Verkehr äussern als Männer (Aldred et al., 2016; Ravensbergen et al., 2019). In Bezug auf das Velofahren mit Kindern wünschen sich Frauen ebenfalls sicherere Veloräume, welche auf die Geschwindigkeit und Bedürfnisse von Kindern und Familien angepasst sind (Sersli et al., 2020). Das Thema Sicherheit wird umfassend diskutiert und schliesst neben einer sicheren Infrastruktur auch die persönliche Sicherheit ein. Hierbei geht es insbesondere um die Angst vor Beschimpfungen, Schikanen, Angriffen und Übergriffen im Zusammenhang mit der Nutzung von Velos. Diese Aspekte stellen eine zusätzliche Barriere dar, die vor allem Frauen davon abhalten kann, das Velo regelmässig zu nutzen (Ravensbergen et al., 2019). An der bestehenden Velomobilitäts-Literatur wird kritisiert, dass die höheren Sicherheitsbedenken von Frauen innerhalb des binären Systems oft als «natürlich» betrachtet werden, ohne die gesellschaftlichen Prozesse zu hinterfragen, die diese geschlechterspezifischen Muster aufrechterhalten (Ravensbergen et al., 2019; Sersli et al., 2020).

2.3 Geschlechtsbezogene Aufteilung von Arbeit

Ein ähnliches Muster wie beim Thema Sicherheit zeigt sich nach Ravensbergen et al. (2019) und Sersli et al. (2020) in der Betrachtung von Haus- und Care-Arbeit in der Mobilitäts-Literatur. Auch hier fehlt die Analyse der gesellschaftlichen Prozesse, die Frauen primär für Betreuungs- und Haushaltsaufgaben verantwortlich machen. Stattdessen liegt der Fokus hauptsächlich auf den komplexen Wegen von Personen, die Care- und Hausarbeit leisten und vergleicht diese mit den Mobilitätsbedürfnissen von Berufspendelnden. Dabei zeigt sich, dass gerade die verschiedenen Stopps innerhalb der Route von Care-Arbeitenden, um alle relevanten Aktivitäten zu vereinen, einen Hinderungsgrund für die Nutzung des Velos darstellen (Ravensbergen et al., 2019). Diese Herausforderung lässt sich auch gut im Zusammenhang mit der Veränderung des Velofahrverhaltens während der Schwangerschaft, Geburt und Mutterschaft beobachten. In diesen Schlüsselereignissen wird die Velonutzung oft überdacht, da die neue soziale Rolle und die damit verbundenen Anforderungen für die Mobilität in vielen Fällen als hinderlich für die Velonutzung wahrgenommen werden (Wild et al., 2021). Um das Velofahren für Frauen in diesem Bereich zu erleichtern, müssen daher die Probleme der ungleichen Verteilung der Hausarbeit angegangen werden, die Schaffung von kindergerechten Velomobilitätskonzepten, Verbesserung der Infrastruktur und die Gewährleistung der Verfügbarkeiten von Velos, die den Warentransport und die Mitnahme von Kindern ermöglichen (Bonham & Wilson, 2012a). In Bezug auf die Verfügbarkeit passender Velos zeigt sich, dass E-Bikes eine Lösung darstellen. Diese werden von Frauen als attraktiv wahrgenommen, da sie bei der Überwindung von komplexen Mobilitätsmustern und dem Transport von Kindern unterstützend wirken (Wild et al., 2021). Vielerorts eingeführte Kaufunterstützungen von E-Bikes und Cargo-Velos, in Form von Finanzierungsangeboten, wurden stark in Anspruch genommen (Haubold, 2022; McGeevy, 2022; Peters, 2022; Toll, 2022) und zeigen das Interesse an elektronischen Velos zusätzlich auf. Finanzieller Zugang zu E-Bikes und Cargo-Velos sind grundlegend für deren Nutzung, aber allein nicht ausreichend. Wie Riggs und Schwartz (2018) aufzeigen, sind für die effektive Nutzung von E-Bikes und Cargo-Bikes durch Frauen auch passende Veloinfrastrukturen, Erfahrungen und Kenntnisse im Umgang mit motorisierten Velos, die ein sicheres Velofahren ermöglichen, sowie zeitliche Ressourcen essenziell.

Kinder stellen jedoch nicht nur einen möglichen Hinderungsfaktor für betreuende Personen dar, sie können vielmehr das Veloverhalten auch positiv beeinflussen und gar motivierend wirken (Sersli et al., 2020; Sherwin et al., 2014). Gründe hierfür sind gemeinsame Veloausflüge sowie der Wunsch, die Erfahrung des Velofahrenlernens mit den eigenen Kindern zu teilen (Bonham & Wilson, 2012b).

2.4 Velofahren als Teil einer sozialen Praxis

Der soziale Einfluss, der von den eigenen Kindern, aber auch von anderen Personen und Gruppen ausgehen kann, wird als wesentlicher Faktor – und in wenigen Fällen sogar als der vorherrschende Faktor – für die Entscheidung von Frauen zum Velofahren beobachtet (Sherwin et al., 2014). Der soziale Einfluss kann auf verschiedenen Ebenen wirken und wurde durch Sherwin et al. (2014) in drei Kategorien unterteilt: Der «direkte soziale Einfluss» (Partner*innen, Kinder und Familie), der «weniger

direkte soziale Einfluss» (Freunde, soziales Netzwerk und Arbeitskolleg*innen) und der «indirekte soziale Einfluss» (sozialer und kultureller Kontext). Für Menschen mit Migrationsgeschichte können zusätzlich Werte und Normen des Herkunftslandes gegenüber dem Velo, in Bezug auf ihre Veloeinstellung und -nutzung, eine Rolle spielen (Haustein et al., 2020), wobei sich im Laufe der Zeit eine Annäherung an die Verkehrsverhaltens-Normen des Aufenthaltslandes beobachten lässt (Delbosc & Shafi, 2023). Der Einfluss gewisser Werte und Normen aus dem Herkunftsland gegenüber dem Velofahren wirkt bei Frauen mit Migrationsgeschichte stärker hemmend auf das Velofahren als bei Männern mit Migrationsgeschichte (Barajas, 2020). Um diese Herausforderungen für alle Geschlechter zu überwinden, spielen Organisationen und Veranstaltungen, die gezielt auf die Bedürfnisse von Menschen mit Migrationsgeschichte ausgerichtet sind, eine wichtige Rolle für die Veloförderung, da sie nicht das stereotype Bild des Velofahrenden widerspiegeln und durch Ermutigungen Hemmungen abbauen können. Die Möglichkeit, in Gruppen an solchen Organisationen und Veranstaltungen teilzunehmen, stärkt insbesondere das Sicherheitsgefühl von Frauen mit Migrationsgeschichte (Barajas, 2020). Velofahrkurse, die für Frauen mit Migrationsgeschichte und auf deren Bedürfnisse ausgerichtet sind und das Velofahren fördern, können ebenfalls als solche Organisationen und Veranstaltungen betrachtet werden und werden in vielen Städten Europas erfolgreich durchgeführt (Enderle, 2024; Van der Kloof et al., 2014). Motivatoren für die Teilnahme an solchen Velofahrkursen sind der Wunsch nach einfacher, praktischer und unabhängiger Mobilität sowie gesundheitliche Aspekte, wobei das Erlernen von Velofahr-Fähigkeiten in Kursen zu einer erhöhten Nutzung des Velos führen kann. Dennoch bleibt das Velofahren im Verkehr für viele eine Herausforderung (Van der Kloof et al., 2014), da etwa das Navigieren in einem ungewohnten Umfeld, mit Informationen in einer fremden Sprache, weiterhin hinderlich wirkt (Barajas, 2020). Velofahrkurse bieten den Teilnehmenden zusätzlich die Möglichkeit, neue Kontakte zu knüpfen, sich mental stärker und unabhängiger zu fühlen sowie Informationen über Aktivitäten in der Nachbarschaft und der Stadt zu erhalten (Van der Kloof et al., 2014). Doch trotz solcher Angebote bleibt der Widerspruch von velofahrenden Frauen mit Migrationsgeschichte zwischen Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit bestehen: Im Strassenverkehr fallen sie tendenziell vermehrt auf, da sie nicht dem stereotypischen Modell des weissen, männlichen Sportvelofahrenden entsprechen und somit sichtbar werden. Andererseits werden ihre Bedürfnisse und Perspektiven in der Veloverkehrsplanung häufig unbeachtet und werden damit unsichtbar gemacht (Barajas, 2020).

2.5 Velofahren im Lebensverlauf

Ein alternativer Ansatz zur Förderung des Veloverkehrs ergibt sich durch die Berücksichtigung des Lebenszyklus. Bonham und Wilson (2012a) argumentieren, dass es nicht ausreicht, lediglich zwischen Velofahrenden und Nicht-Velofahrenden zu unterscheiden, sondern dass auch die Veränderungen in der Nutzung des Velos im Verlauf des Lebenszyklus einbezogen werden müssen, um eine umfassende Förderung des Veloverkehrs zu ermöglichen. Ihre Studie zeigt, dass nahezu die Hälfte der befragten Frauen im Laufe ihres Lebens mehrfach zum Velofahren zurückgekehrt sind. Dies unterstreicht die Relevanz eines lebenszyklusorientierten Förderansatzes. Die Studie zeigt zusätzlich, dass

diese Veränderungen in der Velonutzung durch Lebensereignisse wie einen Umzug, dem Wechseln des Arbeitsplatzes, die Geburt von Kindern oder das Ausziehen der Kinder sowie gesundheitliche Veränderungen beeinflusst werden (Bonahm & Wilson, 2012a). Eine weitere Studie zeigt auf, dass sich auch die Motivatoren, das Velo zu nutzen, über den Lebenszyklus hinweg unterscheiden. Frauen um 20 Jahre werden durch ihre sozialen Beziehungen motiviert, während für Frauen ab 30 Jahren die Gesundheit und Fitness bei der Velonutzung im Vordergrund steht (Bonahm & Wilson, 2012b).

Die Literatur zeigt, dass sich die Mobilitätsentscheidung nicht wie in der traditionellen Verkehrsplanung angenommen, auf eine reine Kosten- und Nutzenabwägung bezieht, vielmehr wird der Wahrnehmung gegenüber den Mobilitätsformen einen ebenso grossen Einfluss zugesprochen (Sherwin et al., 2014). Was somit dazu führt, dass der Fokus nicht länger nur auf «harten» Faktoren wie der Infrastruktur liegt, sondern zunehmend anerkannt wird, dass der Einbezug von «weichen» Faktoren wie soziale Normen und Werte ebenso entscheidend für die Planung und Umsetzung einer erfolgreichen Veloförderung ist (Nello-Deaki & Nikolaeva, 2020).

3. Theoretischer Hintergrund

Ziel dieses Kapitels ist es, die Begriffe Geschlecht sowie Frauen mit Migrationsgeschichte zu definieren und das theoretische Modell «Gender and Mobility» (Law, 1999) vorzustellen. Dieses diene als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Datenerhebungsinstruments und wurde für die Analyse und Interpretation der Daten herangezogen.

3.1 Sex und Gender

Das Geschlecht spielt eine wichtige Rolle beim Mobilitätsverhalten und bei der Mobilitätswahl (Law 1999). Um zu verstehen, wie das Geschlecht die Mobilität beeinflusst, ist es wichtig, zwischen den Begriffen "biologisches Geschlecht" und "soziales Geschlecht" zu unterscheiden. Der Begriff "Sex" bezeichnet das biologische Geschlecht einer Person, während "Gender" das gesellschaftlich konstruierte Geschlecht beschreibt. Der Terminus "Sex" wird verwendet, um das biologische Geschlecht einer Person als männlich, weiblich oder intergeschlechtlich zu bestimmen. Die Identifizierung erfolgt durch die Untersuchung von Geschlechtschromosomen, Hormonen, internen Fortpflanzungsorganen und äusseren Genitalien (Reproduktionsorgane) (Heise et al., 2019). Der Ausdruck "Gender" beschreibt das gesellschaftlich konstruierte Geschlecht. Das Konzept beinhaltet alle kulturellen und sozialen Aspekte von Geschlecht, einschliesslich Geschlechterklischees, -rollen und geschlechtsspezifischer Arbeitsteilungen (Heise et al., 2019). Die Gesellschaft hat Stereotypen, Rollen und soziale Strukturen festgelegt, die von den Menschen als "normal" oder sogar "natürlich" angesehen werden. Es ist wichtig zu erwähnen, dass in den Gender Studies seit längerer Zeit eine kritische Auseinandersetzung und Diskussion über die Unterscheidung zwischen Sex und Gender sowie der Annahme stattfindet, dass das biologische Geschlecht (Sex) binär und in diesem Sinne eindeutiger ist als das soziale Geschlecht (Butler, 2006; Heise et al., 2019). Nicht nur das Geschlecht ist von Bedeutung beim Mobilitätsverhal-

ten, sondern auch andere soziale Kategorien wie Alter, sozialer Status, berufliche Position und Migrationsgeschichte. Deshalb ist es notwendig, die Thematik der Mobilität aus einem intersektionalen Blickwinkel zu analysieren (Ravensbergen et al., 2019).

3.2 Frauen mit Migrationsgeschichte

Die Forschung zeigt, dass Frauen mit Migrationsgeschichte keine homogene Gruppe sind, sondern dass ihre Erfahrungen und Bedürfnisse erheblich variieren (Radowicz, 2021). Während Frauen mittlerweile nahezu die Hälfte der weltweiten Migrant*innen ausmachen, sind sie häufig mehrfach diskriminierenden Herausforderungen ausgesetzt. Obgleich Migration die Möglichkeit für neue Chancen eröffnen kann, zum Beispiel durch Arbeitsmigration, ist sie in vielen Fällen mit prekären Bedingungen in Bezug auf rechtlichen Schutz, Arbeitsverhältnisse und die allgemeine sowie psychische Gesundheit verbunden (de Leon Siantz, 2013).

3.3 Alltagsmobilität unter eine Geschlechterperspektive



Grafik 1: Alltagsmobilität aus einer Geschlechterperspektive (Bigler, 2024, basierend auf Law, 1999).

Mobilität aus einer Gender-Perspektive zu betrachten ist nicht neu. Robin Law veröffentlichte 1999 den Artikel "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility", in dem sie Mobilität aus einer Geschlechterperspektive betrachtet und ein theoretisches Modell «Gender and Mobility» entwickelt. Dieses Modell, obwohl bereits 1999 entwickelt, wurde für diese Studie gewählt, da die in ihm beschriebenen Herausforderungen in der systematischen Literaturanalyse von Ravensbergen et al. (2019) als weiterhin relevant herausgearbeitet wurden. Das Modell geht davon aus, dass Alltagsmobilität geschlechtsspezifisch geprägt ist und sich auf Mobilitätswahl, Mobilitätsverhalten, Mobilitätswahrnehmung und Mobilitätserleben auswirkt. Dieses Modell dient in der vorliegenden Studie als Grundlage für die theoretische Einbettung der empirischen Ergebnisse. Die theoretischen Grundlagen, die in diesen Ansatz einfließen,

basieren auf fünf zentralen Aspekten, die aus einer Geschlechterperspektive analysiert werden: Arbeitsteilung und Tätigkeiten, Zugang zu Ressourcen, subjektive Identität, symbolische Codes und Infrastruktur.

Arbeitsteilung und Aktivitäten: Law betont die Notwendigkeit einer geschlechtsspezifischen Analyse der Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere im Zusammenhang mit der Aufteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit. Daraus ergeben sich unterschiedliche räumliche und zeitliche Mobilitätsmuster von Männern und Frauen. Frauen übernehmen häufig die unbezahlte Haus- und Carearbeit, was sich auf die Art, den Zweck und die Häufigkeit ihrer Wege, die Mobilitätsentscheidungen und die Mobilitätserfahrungen auswirkt. Geschlechterrollen beeinflussen auch nicht berufsbezogene Aktivitäten wie Freizeitgestaltung und soziale Interaktion, was sich wiederum auf Mobilitätsentscheidungen, -verhalten und -erfahrungen auswirkt.

Zugang zu Ressourcen und Skills: Der Zugang zu Ressourcen wie Zeit, Geld, Fähigkeiten und Technologie ist durch Geschlechterrollen geprägt und beeinflusst die Wahl der Mobilitätsform sowie die Art und Weise, wie und wann Frauen und Männer mobil sind. Laws Analyse zeigt, dass Frauen häufig unter stärkeren zeitlichen und räumlichen Einschränkungen leiden, z. B. durch häusliche Verpflichtungen und eingeschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel das Auto, das oft der Person zur Verfügung steht, die pendelt und einer bezahlten Arbeit nachgeht (Kern 2020), was ihre Mobilität einschränkt. Finanzielle Einschränkungen verschärfen dieses Problem zusätzlich, insbesondere für alleinerziehende oder alleinstehende Frauen mit niedrigem Einkommen. Darüber hinaus beeinflussen die eigenen Fähigkeiten die Wahl und Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels, wobei das Velofahren beispielsweise sowohl technische Fertigkeiten (wie das Fahren eines Velos) als auch die Fähigkeit erfordert, sich sicher im Strassenverkehr zu bewegen (Barajas, 2020).

Identität des Subjektes: Law weist darauf hin, dass die psychischen und physischen Aspekte der Mobilität stark von Geschlechternormen geprägt sind. Gesellschaftliche Erwartungen an Verhalten, Kleidung und körperliche Präsenz wirken sich auf das Mobilitätsverhalten aus. So beeinflussen z.B. Sicherheitsbedenken oder die körperliche Präsenz im öffentlichen Raum, wie Frauen ihre Mobilität wahrnehmen und gestalten (Mobilitätswahl und Mobilitätsverhalten). Verstärkt wird dies noch durch Körperlichkeit, z.B. durch Schwangerschaft oder das Tragen von Kleinkindern, die besondere Mobilitätsanforderungen an Frauen stellen.

Symbolischer Code: Geschlecht fungiert nach Law auch als symbolischer Code, der Objekte und Aktivitäten mit Bedeutungen auflädt. Mobilität, z.B. Velofahren, kann geschlechtsspezifische Zuschreibungen enthalten, die für Frauen als untypisch empfundene Verhaltensweisen hervorrufen. Diese kulturellen Codes beeinflussen das Mobilitätsverhalten, indem sie bestimmte Verhaltensweisen als „männlich“ oder „weiblich“ kennzeichnen und damit das gesellschaftlich akzeptierte Verhalten im öffentlichen Raum prägen.

Infrastruktur: Auch die räumliche Struktur und die Gestaltung der Infrastruktur wie Strassen, Wege oder Haltestellen sind geschlechtsspezifisch geprägt und schaffen so Barrieren oder Zugänge zur Mobilität. Eine Infrastrukturgestaltung, die den Bedürfnissen von Frauen und Männern in gleichem

Masse Rechnung trägt, ist notwendig, um gleichberechtigte Mobilitätschancen zu schaffen. Law argumentiert, dass die derzeitigen Strukturen und Dienstleistungen oft unzureichend sind und die Mobilität der Geschlechter unterschiedlich beeinflussen.

Zusammenfassend plädiert Law (1999) für einen umfassenden Ansatz, der Mobilität nicht nur als physische Bewegung versteht, sondern als eine Praxis, die tief in sozialen, kulturellen und symbolischen Geschlechterkonstruktionen verankert ist. In einer kritischen Überprüfung konnte Ravensberger (2019) den von Law (1999) ausgearbeiteten theoretischen Ansatz bestätigen.

4. Ziel und Fragestellung des Auftrags

Das Ziel dieser explorativen Studie ist es, vertieftes Wissen zum Velomobilitätsverhalten von Frauen mit Migrationsgeschichte in der Stadt Bern zu erhalten, da diese, wie oben erwähnt, tendenziell weniger Velofahren als andere soziale Gruppen (Haustein et al., 2020; Welsch et al., 2018). Die Stadt Bern, als Auftraggeberin hat den Fokus der Studie auf Frauen mit Migrationsgeschichte gelegt, da sie diese Gruppe gezielt stärker in die zukünftige Veloverkehrsplanung einbeziehen möchten, um ihr das Velofahren zugänglicher zu machen. Die Studie basiert auf der Photovoice-Methode, die es ermöglicht, die Einstellungen der befragten Frauen mit Migrationsgeschichte zum Velofahren vertieft zu verstehen und konkret deren Motivatoren und Herausforderungen zur Nutzung des Velos herauszuarbeiten. Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse werden anschliessend Empfehlungen für eine inklusive Veloverkehrsplanung entwickelt. Das IZFG hat zusammen mit der Stadt Bern folgende leitende Forschungsfrage formuliert:

«Welches sind Motivatoren und Herausforderungen für Frauen mit Migrationsgeschichte, das Velo in der Stadt Bern zu nutzen?»

5. Methodisches Vorgehen

Das methodische Vorgehen zur Erstellung dieser explorativen Studie bestand im Wesentlichen aus drei Phasen:

Phase 1: Literaturrecherche und Expert*inneninterviews mit Schlüsselpersonen

Im Rahmen des Projekts wurde eine Literaturrecherche zum Thema Velofahren im Zusammenhang mit Frauen, die eine Migrationsgeschichte haben, durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurde ein qualitativer Interviewleitfaden für die Interviews mit Schlüsselpersonen (in der Methodenliteratur häufig als Expert*inneninterviews bezeichnet) sowie für die Interviews mit Frauen mit Migrationsgeschichte erstellt. Insgesamt fanden im Zeitraum von Mai bis Juni 2024 vier Interviews mit Schlüsselpersonen statt. Die Dauer der Interviews betrug zwischen 45 und 60 Minuten. Drei der Schlüsselpersonen sind Leitungspersonen von Quartierstreffs oder Müttertreffs in den Stadtteilen Bern West und Wittikofen. Eine weitere Person war Inhaber*in eines Fahrradgeschäfts und engagierte sich aktiv für verbesserte

Bedingungen für Velofahrende in der Stadt Bern⁷. Die Interviews wurden auf einem elektronischen Speichermedium aufgezeichnet und es wurden Gesprächsprotokolle angefertigt. Diese Protokolle wurden zusammen mit den Transkripten der Interviews mit Frauen mit Migrationsgeschichte ausgewertet und in die Analyse einbezogen.

Phase 2: Datenerhebung mittels der Photovoice-Methode mit Frauen mit Migrationsgeschichte

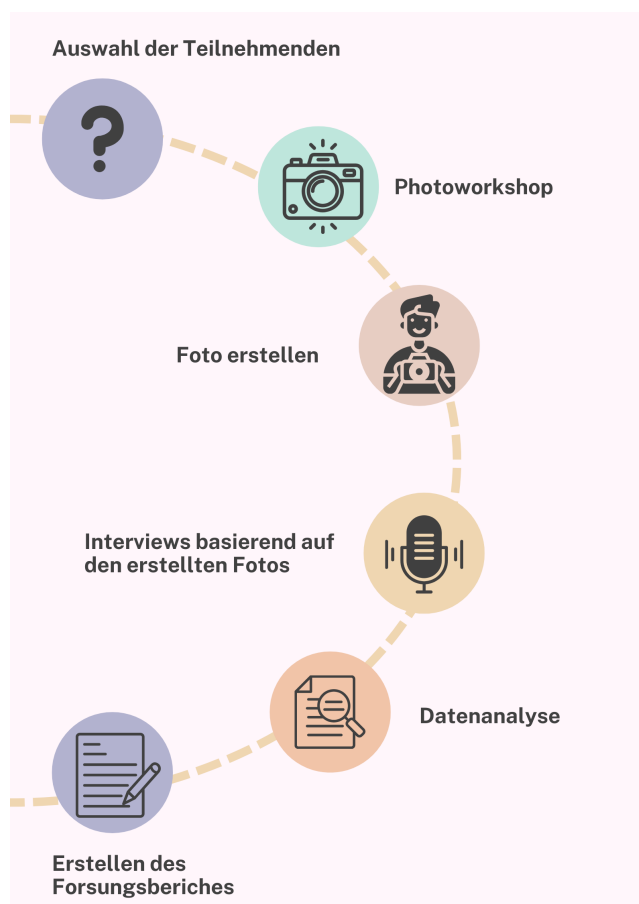
Über die interviewten Schlüsselpersonen (Phase 1) und die Fachstelle Migrations- und Rassismusfragen der Stadt Bern wurden insgesamt zwölf Interviewteilnehmerinnen mit Migrationsgeschichte rekrutiert: neun Personen über die Schlüsselpersonen und drei über die Fachstelle Migrations- und Rassismusfragen. Bei der Auswahl der Interviewpartnerinnen⁸ wurde darauf geachtet, dass die Teilnehmerinnen aus verschiedenen Herkunftsländern⁹ stammen, unterschiedliche wirtschaftliche Hintergründe und Bildungsniveaus haben und sich in Bezug auf ihre Aufenthaltsdauer in der Schweiz, ihr Alter und ihre berufliche Situation unterscheiden. Alle Interviewteilnehmenden haben Kinder und sind selbst migriert.

Im Juni 2024 fanden zwei Fotoworkshops im Mütterzentrum und im Café Mondial in Bern West statt, an denen insgesamt neun Personen teilnahmen. Mit den Teilnehmerinnen, die über die Fachstelle für Migrations- und Rassismusfragen rekrutiert wurden, fanden drei einzelne Workshops statt. Ziel dieser Fotoworkshops war es, die Forschungsteilnehmerinnen über das Forschungsprojekt (Forschungsfragen und Methodik) zu informieren. Zudem erhielten die Teilnehmerinnen eine kurze Einführung in die Fotografie. Die Teilnehmerinnen wurden dazu angeregt, in der folgenden Woche zirka 20 Fotos zu machen, die Faktoren abbilden, die sie zum Velofahren motivieren oder davon abhalten. Aus Datenschutzgründen wurde darauf hingewiesen, dass die Fotos so gestaltet werden sollten, dass keine Personen erkennbar sind. Auf Basis der Fotos wurden mit den zwölf Teilnehmerinnen zwischen Juli und August 2024 qualitative Interviews geführt. Der Leitfaden zur Interviewführung wurde auf der Basis des theoretischen Modells «Gender and Mobility» entwickelt (Law, 1999).

⁷ Diese Person wurde von der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern vermittelt.

⁸ Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden Personen interviewt, die sich bei einer binären Betrachtung der Geschlechter als Frauen identifizieren.

⁹ Menschen aus folgenden Regionen wurden im Rahmen der Studie befragt: Nord-, West- und Ostafrika, Südosteuropa, Osteuropa, Lateinamerika, Zentralasien, Südasien.



Dieser partizipative Forschungsansatz ermöglichte es den Teilnehmenden, eigene Schwerpunkte im Interview zu setzen. Die Interviews dauerten durchschnittlich 60 Minuten. Allen Teilnehmenden wurde angeboten, das Interview mit einer professionellen Übersetzerin zu führen. Elf der zwölf Teilnehmenden entschieden sich, das Interview auf Deutsch zu führen, ein Interview wurde von einer Übersetzerin aus dem Serbokroatischen ins Deutsche übersetzt. Die Interviews wurden auf einem elektronischen Speichermedium aufgezeichnet und im Anschluss transkribiert. Alle Teilnehmenden unterschrieben eine Einverständniserklärung, dass das Forschungsteam die Interviews und Fotos im Rahmen des Forschungsauftrages unter Wahrung der Anonymität der Teilnehmenden verwenden darf.

Grafik 2: Ablauf der Photovoice-Studie

Phase 3: Auswertung der Daten und Erstellung des Abschlussberichts mit Empfehlungen

Die transkribierten Interviews wurden nach der «Grounded Theory» ausgewertet. Das bedeutet, dass die Transkripte mit Hilfe des Programms Maxqda thematisch kodiert und Kategorien von Motivatoren und Hinderungsgründen gebildet wurden. Auf der Grundlage dieser Kategorien wurden die Ergebnisse und Empfehlungen formuliert.

Wie bereits dargelegt, handelt es sich um eine explorative Studie. Die geringe Anzahl an Interviews sowie die Fokussierung auf die Stadt Bern führen zu einer eingeschränkten Generalisierbarkeit der Ergebnisse. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die im Rahmen der Studie interviewten Personen zwar alle der Gruppe 'Frauen mit Migrationsgeschichte' zugeordnet werden können, es sich dabei jedoch nicht um eine homogene Gruppe handelt (siehe auch Kapitel 3.2).

6. Resultate

Dieses Kapitel zeigt die Motivatoren und Herausforderungen auf, die das Velofahrverhalten der Befragten beeinflussen. Aus der Analyse ergeben sich sechs Hauptfaktoren, die sich motivierend und/oder hemmend auf die Velonutzung auswirken. In den folgenden Unterkapiteln werden diese

Faktoren diskutiert und zueinander in Beziehung gesetzt. Die Analyse hat gezeigt, dass sich die einzelnen Faktoren gegenseitig beeinflussen und verstärken können. Die Resultate werden mit wörtlichen Zitaten aus den Interviews unterstrichen.

Velofahr-Fähigkeiten

Die Befragten haben das Velofahren entweder als Kind gelernt oder aber später im Erwachsenenalter durch Freund*innen, Bekannte oder in Kursen, die in der Stadt Bern angeboten wurden. Mit den Verkehrsregeln und -gewohnheiten in der Schweiz sind einige der Befragten neu konfrontiert. Diese teils neue Herausforderung sowie die unterschiedlichen Arten und Zeitpunkte, zu denen das Velofahren erlernt wurde, wirken sich auf die Velofahrfähigkeiten der Befragten aus und beeinflussen auch ihr Vertrauen in ihre eigenen Velofahrkompetenzen. Die Daten zeigen, dass zwischen den technischen Kompetenzen im Velofahren (Gleichgewicht halten, Bremsen, usw.) und den Verkehrskompetenzen (Verkehrsregeln kennen und einhalten können, Verhalten im Strassenverkehr, usw.) unterschieden werden muss. Denn für die Befragten mit mangelnder Verkehrskompetenz stellt diese, trotz vorhandener technischer Fähigkeiten, einen Hinderungsgrund für die Nutzung des Velos dar.

«Und es ist ein bisschen schwierig, wenn man auf die Strassen kommt und keinen Führerschein hat. Ich kenne nicht alle Auto-Verkehrsregeln und darum ist es für mir auch schwierig. Das hindert mich, weil ich nicht weiss, ob ich Vortritt habe. Soll ich jetzt fahren oder soll ich warten? Und dann wird man von den Autos angehupt.»¹⁰

In der Stadt Bern werden heute vereinzelt Velokurse für Frauen mit einer Migrationsgeschichte angeboten. Diese basieren auf der Zusammenarbeit mit dem Verein Pro Velo Bern, der Unterstützung der örtlichen Quartiertreffs und teils auf freiwilligem Engagement. Die Befragten, die an den Kursen teilgenommen haben, bewerteten diese als nützlich und motivierend. Zudem wird von Seite der Quartiertreffs eine hohe Nachfrage festgestellt. In den Interviews wurde deutlich, dass die aktuellen Kurse vor allem auf die Stärkung der technischen Fähigkeiten des Velofahrens abzielen. Die Teilnehmerinnen der letzten Velokurse äusserten den Wunsch nach einer Erweiterung des Kursangebots, damit auch Verkehrskompetenzen vermittelt werden können. Um den Kurs zugänglich und attraktiv zu gestalten, wurde ebenfalls auf die Notwendigkeit von Kinderbetreuung während der Kurse, einer Kursleitung, welche als Role Model wirkt, und auf Flexibilität in der Kursplanung hingewiesen.

Im Kontext des Velofahrens gemeinsam mit Kindern wird die Notwendigkeit für sehr gute technische Fähigkeiten sowie Verkehrskompetenzen noch deutlicher. Denn die Anwesenheit von Kindern führt dazu, dass die Aufmerksamkeit der Befragten weg vom eigenen Velofahren hin zu den Kindern gelenkt wird. Die Daten zeigen, dass viele Befragte das Velo mit Kind nicht oder nicht weiter nutzen, weil ihnen technische Fähigkeiten oder Verkehrskompetenzen fehlen.

¹⁰ Die Zitate wurden aus Gründen der Verständlichkeit sprachlich angepasst.

«Ich habe gesagt, dass ich Angst habe, weil man die Strassen und Regeln kennen muss. [...] Ich denke immer, dass mein Sohn vielleicht hinfallen könnte oder so.»

Diese Entscheidung wird oft bereits während der Schwangerschaft getroffen, um das ungeborene Kind vor den potenziellen Gefahren des Velofahrens zu schützen.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Erwerb technischer Fähigkeiten und Verkehrskompetenzen entscheidend dafür ist, ob die Befragten das Velo sowohl für sich selbst als auch in Begleitung von ihren Kindern nutzen. Das erfolgreiche Erlernen der Velofahrfähigkeiten steigert das Selbstvertrauen und das Gefühl der Selbstwirksamkeit. Befragte, die das Velofahren neu gelernt haben nennen dies als motivierend für die Nutzung des Velos.

Infrastruktur

Als weiterer wichtiger Faktor für die Nutzung des Velos wird in den Interviews die Veloinfrastruktur bzw. die Velowege in der Stadt Bern genannt. Denn die Velowege werden von den Befragten als mehrheitlich gefährlich wahrgenommen. Eine Ausnahme bilden dabei die Velowege, die das Quartier Bern-West mit dem Stadtzentrum verbinden. Die Teilnehmerinnen äussern Ängste, das Velo zu nutzen und machen sich Sorgen um ihre Sicherheit sowie um die ihrer Angehörigen. Als Herausforderung werden die Strassenabschnitte betrachtet, auf denen Velofahrende den Raum mit Autos, Trams und Bussen teilen müssen (Mischflächen). Ebenfalls heben die Befragten mehrere Probleme der Veloweg-Infrastruktur hervor, die für sie Herausforderungen darstellen. Dazu zählen die Enge mancher Veloinfrastruktur, die teilweise fehlenden Markierungen sowie die Gefahren durch Tramschienen. Diese Herausforderungen werden durch die Nähe von Autos, Trams und Bussen zu den Velofahrenden weiter verstärkt. Viele der Befragten wünschen sich von den anderen Verkehrsteilnehmenden (baulich) abgetrennte Velowege.

«Und als ich in Warschau, Polen, war, habe ich gesehen, dass alle Velos- vielleicht nicht alle, aber die, die ich gesehen habe- ganz von der Strasse für Autos abgetrennt waren. Und das war wirklich bequem.»

Sowohl regelmässige Velonutzerinnen als auch jene, die das Velo vor allem auf verkehrsarmen und verkehrsfreien Strassen (Strassen/Wege ohne Autos und ÖV) oder gar nicht nutzen, nehmen die oben beschriebenen Herausforderungen an der Veloinfrastruktur wahr. Mit verkehrsarmen und verkehrsfreien Strassen sind die Befragten hingegen zufrieden.

Die Mehrheit der Befragten nutzt das Velo derzeit auf solchen verkehrsfreien Wegen vor allem für Ausflüge, wobei das Velo oft bis zu einem «sicheren» Ausgangspunkt geschoben wird, um mit dem Fahren zu beginnen. Darüber hinaus werden auch die Anzahl und Qualität der vorhandenen Veloparkplätze als positiv bewertet. Zudem zeigen die Interviewtenehmerinnen grosses Interesse an PubliBike, insbesondere an dessen Nutzung und der Flexibilität, die dieses Angebot bietet. Dennoch werden die PubliBike von den Befragten kaum genutzt, da die Funktionsweise für viele unklar ist und/oder das Angebot als teuer eingestuft wird. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass – trotz diverser

Herausforderungen in der Infrastruktur – die Befragten die verkehrsberuhigten Zonen, ausreichende Veloparkplätze und das flexible Angebot von PubliBike als positive infrastrukturelle Anreize zur Velonutzung wahrnehmen.

Rolle der Frau und Arbeitsteilung

Die Daten zeigen, dass einige der Befragten das Velo für ihren Arbeitsweg, zum Einkaufen und/oder zur Erreichung von Terminen nutzen. Die Nutzung des Velos hängt jedoch auch von der zurückzulegenden Distanz ab. Für längere Wege wird häufig auf das Auto zurückgegriffen, während für kurze und mittlere Distanzen das Velo bevorzugt wird. Die Mehrheit braucht das Velo aber vor allem für Ausflüge in die Natur. In Bezug auf diese Ausflüge nennen viele der Interviewteilnehmerinnen ihre eigenen Kinder, die das Velofahren in der Schule lernen, als Motivatoren. Sie möchten ihren Kindern als Velo-Vorbild dienen und aktiv an deren Veloausflügen teilnehmen.

«Jetzt kann mein Mann [Velofahren], und mein Sohn versucht es auch. Ich möchte zum Beispiel am Wochenende gerne meinen Mann und meinen Sohn begleiten und mit ihnen unterwegs sein. Weisst du, das wäre interessant und würde Spass machen, aber ich kann es nicht.»

Die Kinder agieren nicht nur als Motivatoren für die Befragten, das Velo zu nutzen, sondern stellen für viele gleichzeitig gerade im Alltag auch einen Hinderungsgrund dar. Diese Herausforderung ist geschlechterspezifisch, da Frauen aufgrund der bestehenden Geschlechterrollen meist die Hauptverantwortung für die Haus- und Carearbeit der Kinder tragen und von ihnen ständig begleitet werden. Von den Befragten übernimmt der grössere Teil die Haus- und Carearbeit. Wie beim Faktor Velofahr-Fähigkeiten bereits aufgezeigt, berichten einige der Befragten von einer verstärkten Angst, sich gemeinsam mit ihren Kindern mit dem Velo im Strassenverkehr zu bewegen. Diese Unsicherheit wird besonders von jenen erwähnt, die angeben, sich selbst beim Velofahren unsicher zu fühlen. Diese Angst besteht unabhängig davon, ob das Kind selbstständig fährt oder auf dem eigenen Velo mitgenommen wird, da die betreuende Person sich zusätzlich um die Sicherheit des Kindes kümmern muss. Diese Herausforderung verstärkt sich, je mehr Kinder die Befragten im Alltag begleiten. Viele der Interviewteilnehmerinnen verzichten daher auf das Velofahren mit Kindern. Auch wird das Auto zu einer attraktiveren Mobilitätsform, da mehrere Kinder sicher transportiert werden können und es gleichzeitig ausreichend Platz für das durch die Kinder anfallende Gepäck bietet. Auch für jene Befragten, die zuvor regelmässig Velo gefahren sind, stellt die Schwangerschaft oder Geburt ihres Kindes einen Wendepunkt in ihrer Velonutzung dar.

«Vielleicht passiert etwas, und beide fallen hin. Ja, ich habe Angst davor. Wenn ich alleine falle, ist das kein Problem. Aber zwei Personen auf einem Velo sind gefährlich, denke ich.»

Ebenfalls befürchten einige der Befragten, nicht über die notwendige Kraft zu verfügen, um ein Kind über eine längere Zeit in einem Kindersitz oder -anhänger auf dem eigenen Velo zu transportieren. Nichtsdestotrotz besteht ein Interesse an diesen Möglichkeiten, um das Velofahren mit Kindern zu ermöglichen.

«Aber es gibt einen Sitz für kleine Kinder, und das finde ich sehr schwierig, weil wir auch das Gewicht der Kinder mitziehen müssen und gleichzeitig auf dem Velo balancieren müssen.»

Die Befragten anerkennen dem Velofahren jedoch auch im Kontext der geschlechterspezifischen Arbeitsteilung einen positiven Aspekt zu. Denn diese Arbeitsteilung, bei der Haus- und Carearbeit übernommen wird, führt zwangsläufig dazu, dass die betreffenden Personen viel Zeit zu Hause verbringen. Das Velofahren ermöglicht es, Care- und Hausarbeitsverrichtenden Personen, das häusliche Umfeld zu verlassen und sich im Freien zu bewegen.

Ein anderer Motivator für die Nutzung des Velos zeigt sich bei den erwerbstätigen Befragten, welche fast alle das Velo für den Arbeitsweg nutzen, da es eine schnelle und einfache Mobilität ermöglicht. Die nicht erwerbstätigen Befragten gaben an, dass sie sich aus den gleichen Gründen vorstellen könnten, das Velo ebenfalls für ihren Arbeitsweg zu nutzen, falls sie in Zukunft eine Erwerbstätigkeit aufnehmen.

Die Herausforderungen, denen die Teilnehmenden beim Velofahren gegenüberstehen, sind teils auch mit eigenen Werten und Normen verbunden. Unter anderem gaben einige der Befragten an, dass ihre Nutzung des Velos durch geschlechtsspezifische sowie werte- und normengeprägte Kleidung, wie zum Beispiel durch lange Röcke oder den Hijab, erschwert wird. In den Interviews wurde ebenfalls deutlich, dass Befragte aus Herkunftsländern, in welchen Velofahren nicht mit Weiblichkeit in Verbindung gebracht wird, auch in der Schweiz weiterhin von dieser Vorstellung geprägt sind. Denn in diesem Zusammenhang wird Velofahren häufig als riskant, wild und unattraktiv wahrgenommen, was den Stereotypen widerspricht, die Frauen als verletzlich, mädchenhaft und schön darstellen. Diese Diskrepanz zwischen den von werte- und normengeprägten gesellschaftlichen Erwartungen von Frauen und der Praxis des Velofahrens führt dazu, dass einige der befragten Frauen aus Herkunftsländern, in denen diese Diskrepanz besteht, auch in der Schweiz oft auf das Velofahren verzichten.

Befragte (B): «Schämen wegen... ich weiss auch nicht, wegen dem Velofahren, kann man sagen. Ich denke auch wegen der Kultur.»

Interviewende Person (I): «Einfach weil man es [Velofahren] in der Kultur eigentlich nicht macht?»

B: «Ja weil bei uns fahren Frauen nicht Velo und dann sagt man «Aaahh...».

I: «Du fühlst dich exponiert?»

B: «Genau, sie ist in einem anderen Land aufgewachsen. Jetzt geht sie in die Schweiz und dort steigt sie eine Stufe höher. Verstehst du?»

I: «Sie wendet sich ab?»

B: «Ja genau, es ist schade.»

Es ist jedoch wichtig zu erwähnen, dass Stereotypen auch überwunden werden können. So berichten mehrere Personen in den Interviews, dass es in ihrem Herkunftsland früher nicht erlaubt war, als Frau Velo zu fahren, während dies mittlerweile akzeptiert ist.

Für die Befragten, die Care- und Hausarbeit übernehmen, wird das Velofahren als Möglichkeit gesehen, den häuslichen Alltag zu verlassen und draussen Zeit mit den Kindern zu verbringen. Gleichzeitig wird das Velofahren durch die Unsicherheit, mit den Kindern gemeinsam auf der Strasse Velo zu fahren und durch die geschlechterspezifische Arbeitsteilung erschwert. Im Gegensatz dazu sehen die erwerbstätigen Befragten das Velo vor allem als eine schnelle und einfache Mobilitätsform. Von einigen Befragten wurde zudem das Thema Geschlechterstereotypen angesprochen, welches für sie das Velofahren erschweren und als Hindernis wahrgenommen werden.

Ressource Zeit und Geld

Für die Befragten stellt das Velo ein zeit- und kostensparendes sowie unabhängiges Verkehrsmittel dar. Es ermöglicht es, Stau zu umgehen und etwa die Parkplatzsuche zu vermeiden. Ebenfalls können durch die Nutzung des Velos Benzinkosten, Autoversicherungs- und Parkplatzgebühren sowie Billette für den öffentlichen Verkehr vermieden werden, was monatlich zu erheblichen Einsparungen führt. Diese finanziellen Vorteile fördern die Motivation der Befragten, das Velo aktiv in ihren Alltag zu integrieren.

«Das ist auch ein Punkt, muss ich sagen: Wie viel ich da für die öffentlichen Verkehrsmittel ausbebe, wenn ich kein Velo fahre und wie viel, wenn ich mit dem Velo unterwegs bin. Das merkt man schon bei dem Budget. Das ist auch ein Punkt, genau.»

Die Befragten erklären, dass ein Velo zu kaufen kostengünstig sein kann, insbesondere wenn man auf Secondhand-Optionen zurückgreift und weiss, wo man suchen muss, wie zum Beispiel auf Facebook Marketplace, in «Brockis» oder bei der Velobörse. Im Gegensatz dazu werden hochwertige Velos, unter anderem auch E-Bikes, von einigen Befragten als sehr teuer eingestuft, weshalb sie sich aufgrund der hohen Kosten gegen die Nutzung solcher Modelle entscheiden. Eine Befragte gab an, dass der Kauf eines modernen und guten Velos ihre Motivation, Velo zu fahren, erheblich gesteigert hat.

Neben den finanziellen Aspekten im Bezug auf den Kauf hochwertiger Velos äussern viele der Befragten Bedenken hinsichtlich der notwendigen Transportmöglichkeiten für Kinder. Wenige der Befragten besitzen Kindersitze oder -anhänger, zeigen jedoch grosses Interesse daran. Gleichzeitig äussern einige der Befragten – wie bereits beim Faktor Rolle der Frau und Arbeitsteilung erwähnt – Bedenken bezüglich der Sicherheit und der mit dem Transport von Kindern einhergehenden körperlichen Anstrengungen. Diese Überlegungen sind auch mit den teils mangelnden Ressourcen für den Kauf von hochwertigen Velos oder E-Bikes verbunden, die das Mitführen von Kindern erleichtern würden. Finanzielle und zeitliche Vorteile wecken das Interesse am Velofahren, so könnten hochwertige Velos oder E-Bikes die Integration des Velos in den Alltag erleichtern, insbesondere für den Transport von

Kindern. Der teils fehlende Zugang zu qualitativ hochwertigen Velos stellt jedoch gleichzeitig ein Hindernis da.

Physische und Psychische Gesundheit

Die gesundheitlichen Aspekte wurden in allen Interviews stark als motivierende Faktoren für die Velonutzung hervorgehoben. Die Befragten beschrieben dabei sowohl die physischen wie auch die psychischen Vorteile, die durch die Nutzung des Velos entstehen. Das Velo bietet die Möglichkeit, sich kostenlos zu bewegen und diese Bewegung auf natürliche Weise in den Alltag zu integrieren, was sich positiv auf die körperliche Gesundheit auswirkt. Wie die folgenden Zitate von verschiedenen Teilnehmenden zeigen:

«Man geniesst die Zeit [auf dem Velo] und hat gleichzeitig Sport für den Körper.»

«Aber das [Velofahren] ist wie Fitness für mich. Warum bezahlt man fürs Fitness? Fitness und frische Luft.»

«Ich denke, wenn Leute das Velo benutzen, könnten sie gesünder sein. Denn es ist wirklich sehr gut für die Gesundheit und man hat nicht immer viel Zeit für Sport. Aber wenn man jeden Tag mit dem Velo fährt, ist das auch Sport. So kannst du deine Aufgaben erledigen und gleichzeitig Sport machen.»

Zudem unterstützt das Velofahren das psychische Wohlbefinden, da es die Möglichkeit bietet, das Haus zu verlassen, aktiv zu sein und Abstand vom Alltag zu gewinnen. Die Befragten sehen darin einen wichtigen Vorteil, insbesondere für Personen, die Haus- und Carearbeit leisten und teilweise nur wenige soziale Kontakte ausserhalb des Hauses pflegen. In den Interviews wurde zudem von einigen Befragten der Wunsch nach Velogruppen geäussert, in denen gemeinsame Ausflüge unternommen werden, da soziale Aktivitäten zum psychischen Wohlbefinden beitragen. Durch die Kombination von Bewegung und sozialer Interaktion könnten Velogruppen den positiven Effekt auf die psychische Gesundheit weiter verstärken.

«Ein bisschen Abstand [durchs Velofahren] von allem. Egal, was ist, zum Beispiel. Wenn du dir etwas Gutes machen möchtest oder für dich ruhig sein oder dir selber etwas schenken möchtest. Einfach so, oder? Denn du kannst nicht immer bei der Arbeit sein, Non-stop mit den Kindern. Weissst du, du musst auch abschalten können.»

Dabei assoziieren viele Befragte das Velofahren mit Gefühlen von Freude und Freiheit. Darüber hinaus berichten diejenigen, die das Velofahren neu und im Erwachsenenalter gelernt haben, von einem gesteigerten Selbstvertrauen und einem Gefühl der Selbstwirksamkeit. Dies da die Velofahrfähigkeit schnell erlernbar ist und sichtbar nach aussen getragen werden kann. Den motivierenden Gefühlen gegenüber dem Velofahren stehen jedoch bei einigen Ängste in Bezug auf das Fahren und/oder des Verkehrs entgegen. Diese Ängste erschweren die Nutzung des Velos und erfordern Überwindung, um sowohl die Fahrfähigkeiten zu entwickeln als auch aktiv zu fahren. Ein weiteres, in den Interviews teilweise thematisiertes Gefühl, das als Hindernis wahrgenommen wird, ist die Scham, die sich in

verschiedenen Formen äussert. Einige der Befragten erwähnten, nicht ausreichend gut fahren zu können, was sie zögern lässt, in der Öffentlichkeit zu fahren. Andere empfinden, dass sie zu alt sind, um noch Velofahren zu erlernen.

Velofahren im eigenen sozialen Umfeld

Weiter erwähnten einige Befragte, dass sie in ihrer Community¹¹ Scham empfinden, Velo zu fahren, da in ihren Communities das Velo als wenig wertvoll, gefährlich oder nicht als passendes Fortbewegungsmittel für Frauen angesehen wird. Diese teils negativ verbreitete Wahrnehmung innerhalb der Communities führt dazu, dass Hemmungen entstehen, das Velo zu nutzen. So wird etwa von einigen Befragten befürchtet, dass innerhalb des eigenen sozialen Umfelds negativ gesprochen wird, wenn sie sich in der Öffentlichkeit auf dem Velo zeigen.

«Ich denke es ist Scham [...] wie soll ich das sagen, es gibt danach solche Besprechungen [! Gossip?] Ah, sie ist mit dem Velo gefahren. Seit wann kann sie denn Velofahren? Weisst du, einfach solche Sprüche.»

Nicht nur die Community, die stark von den Werten und Normen des Herkunftslandes geprägt ist, hemmt das Velofahren. Auch die persönlich tief verwurzelte Vorstellung von Richtig und Falsch wird von einigen Befragten als Hinderungsgrund genannt. Die Interviewteilnehmenden betonen, dass das Velo aus ihrer Perspektive eng mit den Werten und Normen der Schweiz verbunden ist und daher auch als erstrebenswerte Form der Mobilität in der Schweiz gilt.

B: «Es ist lustig... auf Deutsch. So wie der Befehl von Gott».

I: «Der was? Der Befehl von Gott?»

B: «Kennst du nicht die Geschichte von Moses. Wie war das... Moses ist auf einen Berg gegangen und kam mit zwei grossen Tafeln herunter, auf denen alle Befehle von Gott standen.»

I: «Ah die Gebote.»

B: «Die Gebote: Du sollst Gott lieben für dein ganzes Leben und deine Eltern respektieren. Und für die Schweiz ist es: Du musst Velo fahren.»

Viele Befragten gaben aber auch an, dass Eingebundenheit in soziale Netzwerke motivierend sein kann. Die Befragten nannten unter anderem das gemeinsame Velofahren mit der Familie als Motivationsfaktor. Wobei einige den Wunsch äusserten, nicht nur zuzusehen, wie Väter und/oder Kinder Velo fahren, sondern selbst aktiv daran teilzunehmen. Zudem wurde das Konzept «Bike to Work»

¹¹ Community in diesem Bericht wird in der Definition von Maya-Jariego & Armitage (2007) als eine Gruppe von Menschen verstanden, die ähnliche ethnische und kulturelle Merkmale teilen und einen Raum schafft, in dem gemeinsame kulturelle Verständnisse, Symbole und Geschichten ausgetauscht werden und dadurch eine emotionale Verbindung zwischen den Mitgliedern entsteht (Maya-Jariego & Armitage, 2007). Jeder Mensch ist Teil von vielen verschiedenen Communities (Brodsky & Marx, 2001), wobei die oben beschriebene nur eine von vielen darstellt. Communities sind nicht homogen, sondern sollten als dynamische und dialektische soziale Zusammenhänge verstanden werden (Wiesenfeld, 1996).

hervorgehoben, bei dem ein ganzes Arbeits-Team das gemeinsame Ziel verfolgt, den Arbeitsweg mit dem Velo zurückzulegen.

B: «Und der Grund, warum ich seit Juni Velo fahre, war diese Challenge. Ich wurde in ein Team aufgenommen und plötzlich war alles ganz anders.»

I: «Ist «Bike to Work» oder? »

B: «Genau, da habe ich mir gedacht, nein, ich mach das, ich ziehe das jetzt durch.»

Einige Befragten erwähnten zudem, dass das Velofahren für sie eine Annäherung an schweizerische Werte und Normen ermöglicht, was von einigen als wichtig erachtet wird und daher als Motivator gilt.

«Hey, hier ist es anders. Da [im Herkunftsland] unternehmen sie auch nicht viel mit den Kindern. Sie gehen schon spazieren und machen Ausflüge. Aber es ist nicht wie hier, wo man sagt, die ganze Klasse geht irgendwo mit dem Velo hin. Nein, das gibt es bei uns nicht. Jetzt sind wir im 2024 und bald im 2025. Es ist nicht wie hier, aber da wo du lebst, musst du dich irgendwie anpassen. Du kannst nicht immer fernbleiben.»

Im Hinblick auf das Bedürfnis nach sozialer Einbindung äusserten viele der Interviewten den Wunsch nach der Bildung von Velogruppen. Hervorgehoben wurde die Präferenz für eine reine Frauengruppe, die gemeinsame Ausflüge mit dem Velo unternimmt. Die Befragten erhoffen sich von diesen Gruppen, ihre Ängste im Zusammenhang mit dem Velofahren abzubauen und die Freude am Fahren zu steigern.

Einige Befragten nannten Scham und Hemmungen beim Velofahren aufgrund der Werte und Normen in ihren Communities. Gleichzeitig wird die soziale Eingebundenheit in Gruppen und Initiativen wie „Bike to Work“ als wesentlicher Motivator hervorgehoben, der sowohl die Freude am Velofahren steigern als auch Ängste abbauen kann.

Faktoren	Motivatoren	Hindernisse
Velofahr-Fähigkeiten	Angebotene Velokurse (kostenlos & mit Kinderbetreuung)	Technische Velofahrkompetenzen reichen nicht
		Velofahren mit Kind erfordert besonders stabile Basis
Infrastruktur	Veloparkplätze	Mischflächen & Velowege: eng, fehlende Markierungen, Nähe zum motorisierten Verkehr
	"PubliBike": Interesse an der Nutzung und der Flexibilität des Angebots	"PubliBike": Nutzung unklar & als zu teuer bewertet
Rolle der Frau & Arbeitsteilung	Eigene Kinder (Vorbild sein & gemeinsame Velo-Erlebnisse)	Ständige Begleitung durch die Kinder im Alltag (Angst, aufwendig, körperlich anstrengend)
	Nutzung zur Freizeitgestaltung	Werte- und normengeprägte wie auch geschlechterspezifische Kleidung
	Arbeitsweg: einfach & schnell	Durch Werte und Normen verankerte Inkompatibilität: Weiblichkeit & Velo
Ressourcen: Zeit & Geld	zeit- & kostensparend	Hochwertige & motorisierte Velos sind teuer
	Velo ist günstig in der Anschaffung	Keine Kindersitze oder Anhänger
Physische & Psychische Gesundheit	Körperliche Fitness (Kostenlos & im Alltag integriert)	Negative Gefühle (Ängste vor Velofahren & Verkehr, Scham)
	Psychisches Wohlbefinden (Abstand, soziale Interaktion, Bewegung)	
	Positive Gefühle (Freiheit, Freude, Selbstvertrauen, Selbstwirksamkeit)	
Velofahren in der Community	Eingebunden sein (Familie, Arbeit bsp. Bike to work, Annäherung schweizerischer Velokultur)	Scham in der eigenen Community (wenn das Velo in dieser einen tiefen Stellenwert hat)

Tabelle 1: Zusammenfassung Motivatoren und Hindernisse

7. Diskussion

Die Resultate dieser Studie zu den Motivatoren und Herausforderungen von Frauen mit Migrationsgeschichte Velo zu fahren, stimmen weitgehend mit der bestehenden Literatur überein. Die Literatur zeigt auf, dass dabei die Kosten- und Nutzenabwägung sowie die Wahrnehmung gegenüber dem Velo als Mobilitätsform eine Rolle spielen (Sherwin et al., 2014). Die Ergebnisse dieser Studie bestätigen, dass diese Aspekte sowohl bei den Beweggründen als auch bei den Hemmfaktoren für die Mobilitätsentscheidung von Bedeutung sind. So zeigen sich als Motivatoren für das Velofahren, dass das Velo als ein zeit- und kostensparendes Fortbewegungsmittel, als Möglichkeit zur Steigerung der körperlichen Aktivitäten und des psychischen Wohlbefindens sowie als Quelle von Freiheit, Freude, Selbstvertrauen und Selbstwirksamkeit wahrgenommen wird. Während gleichzeitig die hohen Preise für hochwertige und motorisierte Velos und negative Gefühle wie Angst vor dem Velofahren und dem Verkehr sowie die mit dem Velofahren verbundene Scham für manche Befragte als Hindernis für die Velonutzung betrachtet werden.

Die feministische Literatur zur Velomobilität kritisiert, dass die höheren Sicherheitsbedenken von Frauen in Bezug auf das Velo und die Schwierigkeiten von Care-Arbeitenden Personen, das Velo in den Alltag zu integrieren, oft als «natürlich» betrachtet werden, ohne die damit einhergehenden gesellschaftlichen Prozesse zu hinterfragen (Ravensberger et al., 2019; Sersli et al., 2020). Diese Kritik zeigt die Wichtigkeit auf, die Ergebnisse dieser Studie im Kontext dieser sozialen Zusammenhänge zu betrachten. Viele Teilnehmerinnen der Studie geben starke Sicherheitsbedenken an, spezifisch in Bezug auf teils mangelnde Velofahrkompetenzen, unsicherer Infrastruktur und dem Velofahren mit Kindern. Diese Aspekte finden sich auch in der Literatur wieder, welche als Antwort auf diese Herausforderungen unter anderem Velofahrkurse und Veranstaltungen zur Steigerung der Velofahrkompetenz (Barajas, 2020) nennen sowie vom motorisierten Verkehr abgetrennte und auf die Geschwindigkeit und Bedürfnisse von Kindern und Familien angepasste Velowege (Sersli et al., 2020; Ravensbergen et al., 2019; Alfred et al., 2016).

Die Verbindung von Care-Arbeit und Velofahren wurde in dieser Studie von vielen der Frauen mit Migrationsgeschichte ebenfalls als Herausforderung identifiziert. Dabei wurde vor allem der Transport der Kinder auf dem eigenen Velo hervorgehoben, wobei nicht nur die Sicherheitsbedenken, sondern auch die physische Anstrengung und der Transport des Gepäcks als hindernd genannt wurden. Die Literatur hebt in erster Linie die verschiedenen Stopps innerhalb der Route von Care-Arbeitenden bei der Nutzung des Velos als Herausforderung hervor (Ravensbergen et al., 2019). Neben den zuvor genannten Herausforderungen des Velofahrens mit Kindern zeigen sowohl die Literatur wie auch die Ergebnisse dieser Studie, dass Kinder auch als Motivatoren für die Velonutzung betrachtet werden (Sersli et al., 2020; Sherwin et al., 2014). Insbesondere gelten Veloausflüge und das Teilen der Erfahrung des Velofahrenlernens mit den Kindern als motivierend (Bonham & Wilson, 2011).

Der in der Literatur beschriebene Widerspruch zwischen Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit von velofahrenden Frauen mit Migrationsgeschichte, welcher beschreibt, dass sie im Strassenverkehr auffallen,

da sie nicht dem stereotypischen Bild des Velofahrenden entsprechen (Sichtbarkeit), während ihre Bedürfnisse in der Veloverkehrsplanung oft nicht betrachtet werden (Unsichtbarkeit) (Barajas, 2020), erwähnten einige der Befragten in dieser Studie auch. Die Sorge, von anderen beobachtet zu werden und dass über sie gesprochen werden könnte, führt dazu, dass einige der Befragten beim Velofahren das Gefühl haben, sichtbar zu sein und stellt eine Hürde dar. „Role Models“ könnten das stereotype Bild des Velofahrens aufbrechen, Hürden abbauen, zum Velofahren motivieren und die ungewollte Sichtbarkeit von Frauen mit Migrationsgeschichte verringern. In Bezug auf die Unsichtbarkeit der Frauen mit Migrationsgeschichte in der Veloverkehrsplanung wurde mit dieser Studie ein erster Schritt gemacht, indem ihre Bedürfnisse abgefragt und basierend darauf Empfehlungen formuliert wurden. Auch im Hinblick auf das theoretische Modell von Robin Law (1999), das die Mobilität aus einer geschlechterspezifischen Perspektive betrachtet und als Grundlage für diese Studie dient, zeigen die Ergebnisse dieser Studie ähnliche Resultate. Die Kategorien ‘Arbeitsteilung und Aktivität’, ‘Zugang zu Ressourcen’, ‘Identität des Subjektes’, ‘symbolische Codes’ und ‘Infrastruktur’, die im Konzept von Law identifiziert wurden, lassen sich auf die aus dieser Studie resultierenden Aspekte übertragen. In der Betrachtung von Frauen mit Migrationsgeschichte im Kontext der Stadt Bern erwies es sich jedoch als sinnvoll, den Aspekt der Velofahrkompetenz als eigenständig und losgelöst vom ‘Zugang zu Ressourcen’ zu betrachten, da diesem in vielen der Interviews eine starke Bedeutung zugeschrieben wurde. Diese Bedeutung spiegelt sich auch in der bestehenden Literatur, die aufzeigt, dass die Verbesserung der Velofahrkompetenz für Menschen mit Migrationsgeschichte ein wichtiger Motivator für die Velonutzung ist (Van der Kloof et al., 2014) und dass das Velofahren im Verkehr eine zusätzliche Herausforderung darstellt (Barajas, 2020). Daher wird die Velofahrkompetenz in dieser Studie eigenständig und unterteilt in technische Fähigkeiten und Verkehrskompetenz betrachtet. Die Ergebnisse zeigen, dass Mobilität aus einer Geschlechter-Perspektive und einer intersektionalen Perspektive betrachtet werden muss und dass geschlechtsspezifische Muster im Mobilitätsverhalten vorkommen. Dies muss sowohl bei der Infrastrukturplanung als auch bei der Planung von Programmen zur Mobilitätsintegration berücksichtigt werden.

8. Schlussfolgerungen

Ziel der Studie war es, die Faktoren zu identifizieren, die Frauen mit Migrationshintergrund in der Stadt Bern dazu bewegen oder davon abhalten, mit dem Velo unterwegs zu sein. Die dargestellten Ergebnisse sind stets im Kontext zu betrachten, dass die Gruppe der Frauen mit Migrationsgeschichte keine homogene Einheit darstellt. Zudem beziehen sich die Resultate und davon abgeleiteten Empfehlungen dieser explorativen Studie einzig auf die Stadt Bern.

Die Ergebnisse zeigen, dass es zahlreiche Aspekte gibt, die das Velofahren sowohl fördern als auch hemmen, diese Faktoren beeinflussen sich gegenseitig und sind entscheidend für das Velofahrverhalten. Die Gewichtung der einzelnen Faktoren ist subjektiv, sie müssen im Zusammenhang sowie unter Berücksichtigung aller Faktoren in Bezug auf die Velofahrförderung der Gruppe von Frauen mit Migrationsgeschichte betrachtet werden.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass ein starkes Interesse am Erlernen des Velofahrens sowie am Velofahren selbst besteht. Eine positive Einstellung zum Velo und ein grosses Interesse an seiner Nutzung sind vorhanden. Das Velo wird als kostengünstiges Verkehrsmittel geschätzt und trägt zum physischen und psychischen Wohlbefinden bei.

Wesentlich ist, dass das Velofahren schnell erlernt werden kann, was gleichzeitig mit einer Stärkung der Selbstwirksamkeit der Teilnehmenden einhergeht. In diesem Zusammenhang haben sich die angebotenen Pro Velo-Kurse als wirksam erwiesen, insbesondere wenn sie mit einer Kinderbetreuung kombiniert werden. Um sich im Strassenverkehr sicher zu fühlen, braucht es jedoch mehr als technische Grundkenntnisse des Velofahrens. Ein wesentlicher Grund für die Nichtnutzung des Velos ist das Gefühl der Unsicherheit im Strassenverkehr. Daraus ergibt sich, dass das Angebot von Pro Velo erweitert werden sollte, damit die Teilnehmenden vertieft lernen, sich im Verkehr zu bewegen und auch die Verkehrsregeln zu verstehen. Einige der Teilnehmenden haben zum Ausdruck gebracht, dass sie eine Gruppe, die von einer Frau mit Migrationsgeschichte ("Role Model") geleitet wird, sehr motivierend empfinden. So kann das Velofahren in einer sozialen Gruppe geübt werden und wirkt sich positiv auf physische, psychische und soziale Wohlbefinden aus. Hindernd für das Velofahren kommt hinzu, dass die gebaute Infrastruktur als gefährlich empfunden wird, insbesondere die Mischflächen. Die Rolle als Betreuungsperson wirkt sich sowohl unterstützend als auch hemmend auf das Veloverhalten vieler der Frauen aus. Denn wenn die Kinder lernen, mit dem Velo zu fahren, motiviert dies die Frauen, ebenfalls diese Fähigkeit zu entwickeln, um mit den Kindern in der Freizeit Velo zu fahren. Kinder sind für die Befragten einerseits ein Anreiz, das Velo im Alltag zu nutzen, stellen aber auch eine grosse Herausforderung dar. Die Teilnehmenden gaben zum Ausdruck, dass sie meist die Hauptverantwortung in der Kinderbetreuung tragen und sich daher regelmässig in Begleitung ihrer Kinder befinden. Viele Befragte äussern eine verstärkte Angst, mit ihren Kindern im Strassenverkehr Velo zu fahren, besonders wenn sie sich selbst unsicher fühlen. Diese Ängste bestehen unabhängig davon, ob das Kind selbst fährt oder auf dem Velo der Mutter mitgenommen wird, da die Sicherheit des Kindes eine zusätzliche Verantwortung darstellt. Daher verzichten viele der befragten Frauen mit Migrationsgeschichte auf das Velofahren im Alltag. Hinzu kommt, dass das Auto oft attraktiver wird, da es die

sichere Beförderung mehrerer Kinder und deren Gepäck erleichtert. Für Frauen, die vorher regelmässig Velo gefahren sind, können Schwangerschaft und Geburt häufig einen Wendepunkt darstellen. Ein weiteres Hindernis stellt das Gefühl der Scham dar, das sich in unterschiedlichen Formen manifestiert. Einige Befragte sind der Meinung, dass ihre Fahrfähigkeiten nicht ausreichen, was sie davon abhält, öffentlich Velo zu fahren. Zudem gibt es diejenigen, die glauben, zu alt zu sein, um das Velofahren noch zu erlernen. Hinzu kommt, dass sich einige innerhalb ihrer Community schämen, da das Velofahren dort keinen hohen Stellenwert geniesst und teilweise nicht als für Frauen geeignet betrachtet wird.

Finanzielle und zeitliche Vorteile fördern das Interesse am Velofahren. Für die Befragten könnte jedoch der Zugang zu einem hochwertigen Velo oder E-Bike, insbesondere für den Transport von Kindern, die Integration des Velos in den Alltag wesentlich erleichtern. Der fehlende Zugang zu solchen Velos stellt hier eine wichtige Hürde dar.

Die überarbeitete Version 2023 des Masterplans Veloinfrastruktur setzt das Ziel, dass die Veloinfrastruktur der Stadt Bern einen Veloanteil von 30 % in hoher Qualität ermöglichen soll. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Ziels ist die Förderung der Inklusion aller Bevölkerungsgruppen. Insbesondere die Integration von Frauen mit Migrationshintergrund kann durch gezielte Massnahmen unterstützt werden. Dazu gehören der Ausbau und die Institutionalisierung von Velokursen und Velogruppen in Bern West wie in Wittigkofen, die Einbindung von so genannten "Role Models" sowie die Bereitstellung von vergünstigten und qualitativ guten Velos nach Abschluss der Kurse. Weitere Initiativen sind die subventionierte Nutzung von PubliBike-Abonnements oder die Unterstützung von Miete und Kauf von E-Bikes oder Cargo-Velos.

Zudem können Investitionen in die Veloinfrastruktur dazu beitragen, dass mehr Frauen das Velo als Verkehrsmittel nutzen. Gleichzeitig erhöhen solche Massnahmen die Attraktivität und Zugänglichkeit des Veloverkehrs für die gesamte Bevölkerung, was einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätswende und zur gesellschaftlichen Teilhabe leisten könnte.

9. Empfehlungen

Die folgenden Empfehlungen basieren auf sechzehn qualitativen Interviews, davon zwölf mit in der Stadt Bern lebenden Frauen mit Migrationshintergrund und vier mit sogenannten Schlüsselpersonen. Die Interviews wurden zwischen Mai und August 2024 in der Stadt Bern durchgeführt. Ziel der Empfehlungen ist es, mögliche Massnahmen aufzuzeigen, die zur Förderung der Inklusion von Frauen mit Migrationshintergrund beim Velofahren in der Stadt Bern beitragen können. Basierend auf dem Schlussbericht zur Förderung des Velofahrens in der Stadt Bern unter besonderer Berücksichtigung von Frauen mit Migrationshintergrund ergeben sich folgende Empfehlungen:

Ausbau der Veloinfrastruktur

- **Sichere Veloinfrastruktur:** Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur, mit Fokus auf Trennung vom motorisierten Verkehr, klarer Markierung und Vermeidung von Hindernissen wie Tramschienen.
- **Familienfreundliche Gestaltung:** Veloinfrastruktur innerhalb der Stadt, die speziell auf die Bedürfnisse von Familien und Kindern abgestimmt ist, wie breite Velostreifen oder Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.
- **Veloparkplätze:** Die Bereitstellung von Veloparkplätzen sollte weiterhin sichergestellt und gegebenenfalls ausgebaut werden, um eine sichere und zugängliche Abstellmöglichkeit für Velos zu gewährleisten.

Förderung des Velofahrens und gezielter Velofahrkurse für Frauen mit Migrationsgeschichte

- **Velofahrkurse ohne Kinder:** Die bestehenden Velofahrkurse sollten institutionalisiert und ausgeweitet werden, um Frauen mit Migrationshintergrund sowohl in Bern West als auch in Wittigkofen gezielt technische und verkehrsbezogene Kompetenzen zu vermitteln. Damit die Teilnehmerinnen sicher und selbstständig das Velofahren im Strassenverkehr erlernen können, sollten diese Kurse ohne Kinder (jedoch mit Kinderbetreuung) stattfinden.
- **Velofahrkurse mit Kindern:** Sobald die technischen und verkehrsbezogenen Fähigkeiten ausreichend gefestigt sind, sollte die Möglichkeit bestehen, an weiterführenden Kursen teilzunehmen. In diesen Kursen lernen die Teilnehmenden, wie sie sich sicher mit einem Kind im Strassenverkehr bewegen (Fahren mit Kindersitz, Veloanhänger, Kind mit eigenem Velo).
- **Bewerbung der Velofahrkurse:** Die Velofahrkurse sollten gezielt in Quartierzentren, Femmes-Tischen und bei der Mütterberatung beworben werden, um eine breite und zugängliche Ansprache der Zielgruppe zu gewährleisten.
- **Role Models:** Einsatz von Vorbildern aus der Zielgruppe, die in Velokursen oder bei Velogruppenaktivitäten auftreten.
- **"Bike to Work" als Motivationsinstrument:** Arbeitgebende mit einem hohen Anteil an Mitarbeitenden mit Migrationsgeschichte sollten gezielt angesprochen und ermutigt werden, das Programm „Bike to Work“ zu fördern.

Finanzielle Unterstützung

- **Subventionen für Fahrräder:** Förderung des Erwerbs von qualitativ hochwertigen Fahrrädern, insbesondere nach Abschluss eines Velo-Kurses und von E-Bikes oder Cargo-Velos.
- **Verleih von Kindersitzen und Veloanhängern:** Verleih von Kindersitzen und Veloanhängern zum Beispiel in Quartierzentren.
- **Vergünstigte Publibike-Angebote:** Subventionierte Publibike-Abonnements, um die Nutzung von flexiblen Mobilitätslösungen zu erleichtern.

Community-Building

- **Velo-Gruppenaktivitäten:** Schaffung von frauenzentrierten Velogruppen, die den sozialen Zusammenhalt stärken, Ängste abbauen und das Wohlbefinden fördern.

Zeit- und Ressourcenmanagement

- **Kinderbetreuung während Velofahrkursen:** Angebot von Kinderbetreuung während den Velofahrkursen, um die Teilnahme auch für Personen mit Betreuungspflichten zu erleichtern.

Diese Massnahmen können nicht nur zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils bislang wenig mobilisierter Bevölkerungsgruppen beitragen, sondern auch deren soziale Inklusion fördern und bestehende Mobilitätsbarrieren abbauen.

Literaturverzeichnis

- Alarcón-García, G., García-Pérez, H., & Sánchez-García, J. (2022). Impact of Infrastructure Access on Subjective Well-being: A Gender Perspective. *Journal of Urban Studies*, 58(4), 789-805.
- Aldred, Rachel, Elliott, Bridget, Woodcock, James, & Goodman, Anna (2016). Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. *Transport Reviews* 37(1), 29-55.
- Al-Rashid, M. A., Nahiduzzaman, K. M., Ahmed, S., Campisi, T., & Akgün, N. (2020). Gender-Responsive Public Transportation in the Dammam Metropolitan Region, Saudi Arabia. *Sustainability*, 12(21), 9068. <https://doi.org/10.3390/su12219068>
- Appleyard, Bruce (2017). The meaning of livable streets to schoolchildren: An image mapping study of the effects of traffic on children's cognitive development of spatial knowledge. *Journal of Transport & Health* 5, 27–41.
- Avila-Palencia, Ione, De Nazelle, Audrey, Cole-Hunter, Tom, Donaire-Gonzalez, David, Jerrett, Michael, Rodriguez, Daniel A., & Nieuwenhuijsen, Mark J. (2017). The relationship between bicycle commuting and perceived stress: A cross-sectional study. *BMJ Open* 7(6), 1–7.
- Barajas, Jesus M. (2020). Supplemental infrastructure: how community networks and immigrant identity influence cycling. *Transportation* 47, 1251–1274.
- Becker, Fred G. (1993). Explorative Forschung mittels Bezugsrahmen- ein Beitrag zur Methodologie des Entdeckungszusammenhangs. *Zeitschrift für Personalforschung*. 1993, 111-127.
- Berghoefer, Frauke L., & Vollrath, Mark (2022). Cyclists' perception of cycling infrastructure – A Repertory Grid approach. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 87, 249–263.
- Bonham, Jennifer, & Wilson, Anne (2012a). Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling. *International Journal of Sustainable Transportation* 6 (4), 195-213.
- Bonham, Jennifer, & Wilson, Anne (2012b). Women Cycling Through the Life Course: An Australian Case Study. In: Parkin, John (Hrsg.), *Cycling and Sustainability*, 59-81. Emeralds Group Publishing Limited.
- Brodsky, Anne E. & Marx, Christine M. (2001). Layers of identity: Multiple psychological senses of community within a community setting. *Journal of Psychology* 29 (2), 161-178.
- Butler, Judith (2006): *Gender Trouble. Feminism and the Subversion of Identity*. Routledge, New York.
- Cambridge University Press. (2025). *Role model*. In *Cambridge English Dictionary*. Abgerufen am 10. Februar 2025, von <https://dictionary.cambridge.org/de/worterbuch/englisch/role-model>
- Crenshaw, Kimberlé W. (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. *University of Chicago Legal Forum*: Vol. 1989: Iss. 1, Article 8. Available at: <http://chicagounbound.uchicago.edu/uclf/vol1989/iss1/8>

- Cunha, Isabel, & Silva, Cecilia (2022). Equity impacts of cycling: examining the spatial- social distribution of bicycle-related benefits. *International Journal of Sustainable Transportation* 17 (6), 573-591.
- Delbosc, Alexa, & Shafi, Rahman (2023). What do we know about immigrants' travel behaviour? A systematic literature review and proposed conceptual framework. *Transport Reviews* 43(5), 914-934.
- Enderle, Shahrzad (2024). 'Everything is different here...': The effects of mismatched mobility cultures and differential capacities on the urban vélomobility practices of refugee and asylum seeking women in Germany. *Travel Behaviour and Society* 36, 100771.
- de Leon Siantz, Mary L. (2013). Feminization of migration: A global health challenge. *Global Advances in Health and Medicine* 2(5), 12–14.
- Gatersleben, Birgitta, Murtagh, Niamh, & White, Emma (2013). Hoody, goody or buddy? How travel mode affects social perceptions in urban neighbourhoods. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 21, 219–30.
- Golub, Aaron, Hoffmann, Melody L., Lugo, Adonia E., & Sandoval, Gerardo F. (2016). Introduction: creating an inclusionary bicycle justice movement. In: Golub, Aaron, Hoffmann, Melody L., Lugo, Adonia E., & Sandoval, Gerardo F. (Hrsg.), *Bicycle Justice and Urban Transformation: Biking for all?*. Routledge.
- Heise, Lori; Greene, Margaret E.; Opper, Neisha; Stavropoulou, Maria; Harper, Caroline; Nascimento, Marcos et al. (2019b): Gender inequality and restrictive gender norms: framing the challenges to health. *The Lancet* 393 (10189), S. 2440–2454.
- Hanson, Susan (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture* 17(1), 5–23.
- Haubold, Holger (2022, 12. Dezember). *Pay less, ride more: Portugal is first EU country to reduce VAT rate on bicycle purchases*. <https://ecf.com/news-and-events/news/pay-less-ride-more-portugal-first-eu-country-reduce-vat-rate-bicycle-purchases> (Abgerufen am 5.11.2024).
- Haustein, Sonja, Kroesen, Maarten, & Mulalic, Ismir (2020). Cycling culture and socialisation: modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands. *Transportation* 47, 1689–1709.
- Hayhurst, Lyndsay M.C., McSweeney, Mitchell, Otte, Janet, Bandoles, Emerald, Centeno, Lidieth del Socorro, Cruz, & Wilson, Brian (2022). Bicycles are really important for women!' Exploring bicycles, gender and development in Nicaragua and Uganda. *Third World Quarterly* 43(2), 452–474.
- Hudde, Ansgar (2022a). Educational Differences in Cycling: Evidence from German Cities. *Sociology* 56(5), 909–929.

- Hudde, Ansgar (2022b). The unequal cycling boom in Germany. *Journal of Transport Geography* 98, 103244.
- Kern, Leslie (2020). *Feminist City*. Unrast Verlag.
- Law, Robin. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Martin, Adam, Goryakin, Yevgeniy, & Suhrcke, Marc (2014) Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British household panel survey. *Preventive Medicine* 69, 296–303.
- Maya-Jariego, Isidro & Armitage, Neil (2007). Multiple Senses of Community in Migration and Commuting: The Interplay between Time, Space and Relations. *International Sociological Association* 22 (6), 743-766.
- McGreevy, Ronan (2022, 20 Oktober). *Tax incentive of €3,000 aims to boost use of cargo bikes by families*. <https://www.irishtimes.com/ireland/2022/10/20/tax-incentive-of-3000-aims-to-boost-use-of-cargo-bikes-by-families/> (Abgerufen am 5.11.2024).
- Nello-Deaki, Samuel, & Nikolaeva, Anna (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers. *Urban Geography* 42 (3), 289-311.
- Peters, Adele (2022, 20 Oktober). *Denver spent \$4.1 million to get more people on e-bikes. It worked*. <https://www.fastcompany.com/90797714/denver-spent-4-1-million-to-get-more-people-on-e-bikes-it-worked> (Abgerufen am 5.11.2024).
- Radowicz, Joanna (2021). Searching for the best way of integration: Migrant women in Europe. *Studia Europejskie – Studies in European Affairs* 3, 39-54.
- Ravensbergen, Léa, Buliung, Ron, & Laliberté, Nicole (2019). Toward feminist geographies of cycling. *Geography Compass* 13 (7), 1-24.
- Ravensbergen, Léa (2022). 'I wouldn't take the risk of the attention, you know? Just a lone girl biking': examining the gendered and classed embodied experiences of cycling. *Social & Cultural Geography* 23(5), 678–696.
- Reilly, Kathleen H., Wang, Shu M., & Crossa, Aldo (2022). Gender disparities in New York City bike share usage. *International Journal of Sustainable Transportation* 16(3), 237–245.
- Riggs, William, & Schwartz, Jana (2018). The impact of cargo bikes on the travel patterns of women. *Urban, Planning and Transport Research* 6 (1), 95-110.
- Sersli, Stephanie, Gislason, Maya, Scott, Nicholas, & Winters, Megan (2020). Riding alone and together: Is mobility of care at odds with mothers' bicycling? *Journal of Transport Geography* 83: 102645.

- Shaw, Caroline, Keall, Michael, & Guiney, Hayley (2017). What modes of transport are associated with higher levels of physical activity? Cross-sectional study of New Zealand adults. *Journal of Transport & Health* 7B: 125–33.
- Sherwin, Henrietta, Chatterjee, Kiron, & Jain, Juliet (2014): An exploration of the importance of social influence in the decision to start bicycling in England. *Transportation Research Part A* 68, 32–45.
- Siemiatycki, M., Enright, T., & Valverde, M. (2020). The gendered production of infrastructure. *Progress in Human Geography*, 44(2), 297–314. <https://doi.org/10.1177/0309132519828458>
- Stadt Bern (2015): Die Velo-Offensive. Stadt Bern. Direktion für Tiefbau Verkehr und Stadtgrün.
- Stadt Bern (2023): Masterplan Veloinfrastruktur. Bericht. Stadt Bern. Direktion für Tiefbau Verkehr und Stadtgrün.
- Thara, Rangaswamy & Raman, Aarthi (2021): Gender perspectives in migration. In: Bhugra, Dinesh (Hrsg.). *Oxford Textbook of Migrant Psychiatry*.
- Toll, Micah (2022, 22. August). *This country is paying car drivers nearly \$4,000 to switch to an electric bike*. <https://electrek.co/2022/08/22/france-paying-car-drivers-switch-electric-bike/> (Abgerufen am 5.11.2024).
- Uteng, T. P. (2019). Smart Mobilities: A Gendered Perspective. *Kart og Plan*, 112(4), 258–281. <https://doi.org/10.18261/issn.2535-6003-2019-04-03>
- Van der Kloof, Angela, Bastiaanssen, Jeroen, & Martens, Karel (2014). Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case Studies on Transport Policy* 2(2), 89–95
- Waite, Gordon, Kerr, Sophie-May, & Klocker, Natascha (2016). Gender, ethnicity and sustainable mobility: a governmentality analysis of migrant Chinese women's daily trips in Sydney. *Applied Mobilities* 1(1), 68–84.
- Welsch, Janina, Conrad, Kerstin, & Wittowsky, Dirk (2018). Exploring immigrants travel behaviour: empirical findings from Offenbach am Main, Germany. *Transportation* 45, 733–750.
- Wiesenfeld, Esther (1996). The concept of “we”: A community social psychology myth?. *Journal of Community Psychology* 24 (4), 337–346.
- Wild, Kirsty, Woodward, Alistair, & Shaw, Caroline (2021). Gender and the E-Bike: Exploring the Role of Electric Bikes in Increasing Women's Access to Cycling and Physical Activity. *Active Travel Studies: An Interdisciplinary Journal* 1 (1), 1–20.