

Beauty and the Bike

Mobilitätskultur in städtischen Siedlungsräumen und die Rolle junger Mädchen

Die kulturelle Dimension europäischer Verkehrsplanung wird – bis heute – von den verantwortlichen PlanerInnen eher als eine Randerscheinung betrachtet. Städtische VerkehrsplanerInnen haben sich bisher wenig mit soziokulturellen Aspekten und Trends ihrer Disziplin befasst, denn ihre Ausbildung und die sich daraus folgerichtig ergebende Planungspraxis richtete sich mehr daran aus, praktische Lösungen für - nur als technische Probleme der Verkehrsplanung betrachtete - Situationen zu finden.

Aber in Zeiten des Klimawandels sehen sich die VerkehrsexpertInnen mit neuen Herausforderungen konfrontiert: Auch der Verkehrssektor ist aufgefordert, an der Verminderung der CO₂ Emissionen mitzuwirken, und die PlanerInnen müssen jetzt über ihre rein technischen Lösungen hinweg auch über die Folgen für das soziokulturelle Klima nachdenken, die ihre scheinbar gesellschaftlich wertfreien, rein technischen Entscheidungen in der Vergangenheit hervorgerufen haben und folgerichtig in der Zukunft bewirken können. **Beauty and the Bike** ist ein Projekt, das sich mit diesen kulturellen Aspekten des städtischen Verkehrs befasst, es soll den VerkehrsplanerInnen in verdichteten Planungsräumen helfen, mit diesen Fragen effizient umzugehen, indem es auf eine wichtige Determinante der städtischen Verkehrsplanung fokussiert: auf die Mobilitätskultur von Mädchen und jungen Frauen in Europa.

Im Zentrum des Projektes stehen die Mobilitätskulturen von Mädchen in zwei europäischen Ländern, in Deutschland und Großbritannien. Methodisch gesehen scheint es ein reines Kulturprojekt zu sein, denn **Ziel ist es, einen Dokumentarfilm, eine Fotoausstellung und einen Katalog** zu entwickeln. Aber ein wesentlicher Teil der Arbeit wird auch sein, mit fortschrittlichen VerkehrsplanerInnen in **Darlington (Großbritannien) und der Freien Hansestadt Bremen (Deutschland)** zusammenzuarbeiten. Die am Projekt teilnehmenden Mädchen wohnen in eben diesen beiden Städten.

Oberflächlich betrachtet scheint sich das Leben dieser Mädchen zu ähneln, mit Internet und Knopf im Ohr, Mode, Jungs und Schulstress, aber bei näherem Hinsehen fällt ein gewichtiger Unterschied auf: ihre Form der Mobilität, ihr Umgang mit und ihre Auswahl von Verkehrsmitteln. Das ist insofern wichtig, als die Art und Weise, wie sich eine Jugendliche in der Stadt bewegen kann, ihre Identität und ihr Bewusstsein von eigener Selbständigkeit und Unabhängigkeit formt, gerade für Mädchen wichtige Determinanten ihrer Entwicklung. Und während die Bremerinnen überwiegend das Fahrrad benutzen, gehen die Mädchen aus Darlington zu Fuß, fahren mit dem Bus oder hoffen auf die Gutmütigkeit ihrer Auto fahrenden Eltern.

Aus Klimasicht sind zu Fuß gehen und Fahrrad fahren die besten Arten der Mobilität insbesondere im Nahverkehr, das Rad hat allerdings den entscheidenden Vorteil, dass es schneller ist als der durchschnittliche „Fuß“ und dass mit weniger Mühe ein größerer Bewegungsradius erzielbar ist.

Beauty and the Bike

Außerdem kann mit dem Fahrrad mehr transportiert werden, mittelgroße Einkäufe sind bei richtiger Fahrradausstattung kein Problem, Fahrradanhänger erlauben sogar das Mitnehmen von Kleinkindern oder Bierkisten.

Der König der Mobilität ist aus der Sicht der NutzerInnen aber immer noch das Auto, denn es ist scheinbar bequemer. Ein Auto ist teuer (bei der Anschaffung wie auch beim Unterhalt), es macht Lärm, emittiert (teilweise Krebs erzeugende) Schadstoffe, riecht unangenehm und nimmt viel Platz im öffentlichen Raum ein. Außerdem trägt es zur allgemeinen Unsportlichkeit und damit zur wachsenden Übergewichtigkeit unserer Gesellschaft bei. Trotzdem wird das Auto als Transportmittel im Nahverkehr bzw. in städtischen, verdichteten Siedlungsgebieten weiterhin bevorzugt.

Die Gründe für diese Bevorzugung des Autos vor allen anderen Verkehrsträgern sind offensichtlich nicht rational, sie müssen ganz woanders liegen z.B. in der Mobilitätskultur, in emotionalen Präferenzen, bei Statusfragen und in dem massiven Werbeaufwand der Autoproduzenten. Bei Mobilität geht es also weniger um die Frage, welches Verkehrsmittel für welche Zwecke am sinnvollsten in einem umfassenden Sinne ist (d.h. auch Fragen des Klimawandels betreffend), sondern um kulturelle und psychische Befindlichkeiten der VerbraucherInnen sowie um einzelwirtschaftliche Interessen der Autohersteller.

Dieses erkennend hat das Projekt **Beauty and the Bike** das Ziel, die Mobilitätskultur und das Fahrrad in zwei Ländern und hier in zwei ausgesuchten Städten sowie in einer zukunftsorientierten Zielgruppe exemplarisch zu dokumentieren: Im Mittelpunkt steht die Haltung von Mädchen und jungen Frauen zwischen 10 und 25 Jahren zu ihrer Mobilität, zu ihren präferierten Verkehrsmitteln: Der Fokus liegt hier beim Fahrrad.

In Deutschland und hier insbesondere in dem von uns ausgesuchten Bremen ist das Fahrrad ein anerkanntes Transportmittel für den täglichen Gebrauch. Das heißt aber nicht, dass es auch immer als ein solches verwendet wird: Ein Anteil von gut 20% am Modalsplit in Bremen ist zwar auch Deutschland-weit ein gutes Ergebnis, im Verhältnis zu den „Klassenbesten“ Münster mit mehr als 35% und Freiburg mit 26% jedoch immer noch zu wenig. In Großbritannien dagegen sieht es weit düsterer aus: Im Modalsplit liegt der Anteil des Fahrrads im städtischen Raum weit unter 5%!

Diese Unterschiede in den Zahlen zum Modalsplit in den beiden Ländern spiegeln sich in der jeweiligen Alltagskultur wider: In Deutschland fährt der Münsteraner Tatortkommissar - der „Tatort“ ist Deutschlands beliebteste Krimiserie, die zur Hauptsendezeit ausgestrahlt wird – mit einem ganz normalen Stadtrad durchs Fernsehbild, das Fahrrad ist sein alltägliches Dienstfahrzeug. Für die Mehrzahl der britischen Bevölkerung gilt das Rad aber als reines Sportgerät. Helme und windschnittige Lycrabekleidung gelten als normale Ausstattung, und im Laden werden die Räder zunächst ohne Lichtanlage oder Gepäckträger angeboten: Nach gängiger Auffassung fährt der Freizeitfahrer eben nur tagsüber und muss auch nichts transportieren.

Beauty and the Bike

Entsprechend gelten Alltagsradler wie der Kommissar aus Münster in Großbritannien als „Weirdos“, als Halbverrückte.

Für Jugendliche ist jedoch die Frage des Images zentral. Wenn Radfahren als Zeichen von Verrücktheit oder Exzentrik angesehen wird, ist es unattraktiv, und die britischen Statistiken zeigen, dass auch die wenigen Mädchen, die als Kind ein Fahrrad benutzt haben, spätestens mit Beginn der Pubertät mit dem Fahrradfahren aufhören.

In Deutschland sind diese kulturspezifischen Hemmnisse weniger ausgeprägt, obwohl die Bundesrepublik in Europa mit 555 PKW pro 1000 Einwohnern nach Luxemburg (659) und Italien (581) die höchste Autodichte in der EU aufweist. Aber selbst im fahrradfreundlichen Bremen scheinen diese soziokulturellen Zusammenhänge noch nicht hinreichend erkannt worden zu sein, der Anteil des Rades am Modalsplit ist steigerungsfähig. Deswegen könnte **Beauty and the Bike** in Bremen dazu beitragen, zu verstehen, warum und unter welchen Bedingungen Radfahren für Mädchen im Rahmen ihrer Mobilitätskultur attraktiv ist – und wie dazu beigetragen werden kann, dass dieser Effekt umso stärker wird, wenn die Mädchen erwachsen werden.

Mit **Beauty and the Bike** sollen die verschiedenen Mobilitätskulturen in der nordwestdeutschen Hansestadt Bremen und der nordostenglischen Marktstadt Darlington verglichen werden; Darlington deswegen, weil es als einzige englische Stadt einerseits von der halböffentlichen Organisation „Cycling England“ zur „Cycling Demonstration Town“ und andererseits auch vom Londoner Verkehrsministerium (Department for Transport) zur „Sustainable Travel Demonstration Town“ erklärt worden ist. Bei einem Anteil des Radverkehrs von weniger als 3% am Modalsplit in Darlington ist das erstaunlich, sagt aber nur aus, dass die Stadtpolitik – trotz ihrer für Großbritannien typischen autopolitischen Geschichte – sich dem Ziel der Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems verschrieben hat und hierfür besondere Zuwendungen aus London erhält. Und Radfahren soll hier eine hervorragende Rolle spielen.

In der Vorphase des Projektes war zunächst geplant, Darlington Partnerstadt Mülheim an der Ruhr als deutsche Referenzstadt zu nehmen. Bei genauerem Hinsehen wurde jedoch deutlich, dass Mülheim, obwohl es zum Verbund der fahrradfreundlichen Städte in Nordrhein-Westfalen gehört, kaum bessere Bedingungen für RadfahrerInnen bietet als Darlington. Der Modalsplit liegt bei rund 5%, und die physischen Bedingungen für RadfahrerInnen, die das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel nutzen wollen, sind ähnlich schlecht wie in der nordostenglischen Partnerstadt: Wie in Darlington lässt die Infrastruktur Bemühen erkennen, aber die konkrete Sachkenntnis, das Wissen um die Bedürfnisse des alltäglichen Radverkehrs scheint zu fehlen. So sind bspw. Radrouten zwar als solche markiert aber nicht physisch ausgebaut, und wo Radwege vorhanden sind, werden sie oft unvermittelt abgebrochen, das Fahrrad wieder auf die Straße gezwungen. In Mülheim wie in Darlington wird die RadfahrerIn nicht als eigenständige VerkehrsteilnehmerIn sondern als QuasifußgängerIn oder als PseudoautofahrerIn definiert, und diese Unentschiedenheit der PlanerInnen resultiert darin, dass FahrradfahrerInnen immer wieder dazu genötigt sind

Beauty and the Bike

anzuhalten, sich neu zu orientieren und den Fahrprozess von vorne zu beginnen; effizient ist das nicht für die RadfahrerIn.

Offenbar ist die Entwicklung des Radverkehrs nicht nur an die herrschende Verkehrskultur eines Landes gebunden – eine Meinung, die in Großbritannien weit verbreitet ist und fahrradfreundliche Weiterentwicklungen verhindert – sondern hat auch mit den ganz konkreten lokalen Maßnahmen und Angeboten, im Wesentlichen mit der Infrastruktur und deren Planung durch die vor Ort Verantwortlichen zu tun. Deswegen sind die Erkenntnisse aus diesem Projekt auch durchaus auf andere städtische Situationen in Europa übertragbar.

Bremen nämlich gilt – nicht nur in Deutschland – als wirklich fahrradfreundliche Stadt und hat eben dies auch seinen PlanerInnen zu verdanken. In diversen Gesprächen mit Bremer Mädchen haben wir zwar auch Kritik an der Infrastruktur gehört – insbesondere wurde über den schlechten Zustand vieler Radwege geklagt. Aber das Fahrrad wurde trotzdem als das wichtigste Verkehrsmittel benannt, eine Aussage, die sich auch im Straßenbild widerspiegelt. Diese Tatsache und die gute Ortskenntnis der Projektbeteiligten haben zur Auswahl Bremens als Projektort geführt.

Zwischen Sommer 200 und Mitte 2009 dokumentiert das Projekt **Beauty and the Bike** diese Unterschiede der Mobilitätskulturen in Bremen und Darlington, um einen 40minütigen Film, eine Fotoausstellung und einen Katalog zu produzieren. Mädchen und junge Frauen aus jeder Stadt im Alter 10 bis 25 Jahren werden eingeladen, am Projekt teilzunehmen. Die Teilnehmerinnen arbeiten mit der Filmgruppe und zwei FotografInnen, mit dem Ziel, Selbstporträts zu produzieren, die ihre eigene Sicht von Mobilität, Coolness und Spaßkultur ausdrücken. Sie sollen zeigen, wie sie sich in der Stadt bewegen und wie sie gesehen werden möchten, und insbesondere soll deutlich werden, wie sich ihr Verständnis von cooler Mobilität auf dem Rad verwirklichen und ausdrücken kann, wie viel Spaß Fahrrad fahren macht und wie befreiend eine selbst bestimmte, vom ÖPNV und den Autos der Eltern unabhängige Form der Fortbewegung gerade für Mädchen ist.

Für viele der Bremischen Teilnehmerinnen ist das ganz einfach. Sie wissen schon, wie sie auf einem Rad cool aussehen können und welche Vorteile das Fahrrad für sie hat. Aber für die meisten Jugendlichen aus Darlington ist alles das sehr neu und merkwürdig. Radfahren gilt als uncool, Radfahrer, die sie beobachten können, sehen mit ihren Helmen und ihren Plastikhosen merkwürdig aus, und dazu kommt, dass Radfahren in Darlington als gefährlich angesehen wird: Es gibt kaum Radwege, höchstens vom normalen Verkehrsgeschehen vollkommen abgetrennte so genannte Radrouten, und dem motorisierten Verkehr wird ein enormer Vorrang bei der Planung und Gestaltung der Verkehrswege eingeräumt. Entsprechendes Selbstbewusstsein gegenüber dem Auto wird vom Rad erwartet, ein nahezu machohaftes Verhalten, das insbesondere junge Mädchen nicht automatisch aufweisen: Folglich fahren fast nur Männer Fahrrad. Vor dem Hintergrund, dass Fahrradfahren in Großbritannien vor allem mit Sport und Männlichkeit assoziiert wird, ist es nachvollziehbar, dass Radfahren für junge Mädchen in ihrem Kulturverständnis keinen Platz hat.

Beauty and the Bike

Mit Beginn der Schule werden britische Kinder meistens zu Fuß oder mit dem Auto zur Schule begleitet, nur wenige gehen eigenständig zur Schule. Vor dem Hintergrund der oben geführten Argumentation erscheint es paradox, dass vor allem die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, als Begründung für diese Behütung der Kinder herhalten muss. Das Fahrrad ist kein alternatives Transportmittel für Eltern und Kinder, da es keinen eigenen Platz im Straßenraum hat und in ständiger Auseinandersetzung mit dem motorisierten Verkehr steht. Trotzdem kann Darlington erhebliche Erfolge verzeichnen: Mehr und mehr Kinder im Grundschulalter fahren heute zur Schule, eine Begründung hierfür ist, dass Darlington immerhin zwei Beschäftigte mit der Aufgabe betreut hat, das Fahrradfahren zur Schule zu fördern. Aber für die Mädchen hat das Rad spätestens mit der Pubertät ausgespielt.

Ein weiteres Ziel des Projektes ist deswegen der Austausch der beiden Gruppen, der Austausch zwischen den Mobilitätskulturen. Während des Films und Fotografierens wird dieser Austausch virtuell möglich sein, nämlich übers Internet, wo die beiden Gruppen mittels einer dafür extra geschaffenen Web Site kommunizieren werden. Im April und im Juli 2009 einzelne Mitglieder jeder Gruppe in die andere Stadt reisen, um aus erster Hand zu erfahren, wie die Fahrradkultur in der jeweils anderen Stadt aussieht und wie sich Mobilität dort „anfühlt“. All dies soll selbstverständlich filmisch und fotografisch dokumentiert werden.

Zur Unterstützung des Beginns einer Kultur des alltäglichen gelassenen und sanften Fahrradfahrens in Darlington haben einzelne Mädchen gemeinsam mit der Projektgruppe im Februar 2009 einen Verein mit dem Ziel des Bicycle Sharing analog dem in Deutschland beliebten Car Sharing gegründet. „Velodarlo“ hat Stadträder und Hollandräder angeschafft, unterstützt von der EU (Youth in Action) und Großbritannien (The Dosh) sowie der Stadt Darlington, die zwei der Räder zur Verfügung gestellt hat. Auch diese Aktion und ihre Entwicklung soll dokumentiert werden.

In Spätherbst/Winter 2009 wird es zwei Filmpremieren und Ausstellungseröffnungen geben - jeweils eine in jeder Stadt. Alle Teilnehmerinnen werden zu mindestens eine der beiden Premieren und Vernissagen eingeladen.

Beauty and the Bike wird produziert von der Darlington Media Group mit Unterstützung des Darlington Borough Council. Kooperationspartner sind die in Bremerhaven ansässigen Gruppe Document@r, die Darlington Cycling Campaign, das Gymnasium Obervieland in Bremen, die Gewitterziegen aus der Bremer Neustadt (Verein zur Förderung feministischer Mädchenarbeit Bremen), die Heinrich Böll Stiftung Bremen und das Kulturzentrum Schlachthof Medienwerkstatt Bremen.

Sponsoren sind: die Stadt Darlington mit ihrem Projekt Local Motion, die Europäische Union mit ihrem Projekt Youth in Action, der Jugendfonds von Darlington „The Dosh“, die Heinrich Böll Stiftung Bremen und nicht zuletzt die Firma Leggs Womenswear in Darlington.

Beauty and the Bike

Mitglieder des Produktionsteams sind

aus Großbritannien:

Stephen Baird
Paul Dillon
Phil Dixon
Ellin Bridie Grassick
Richard Grassick

und

aus Deutschland:

Barbara Born
Reinhard Büsching
Sabine Bungert
Thomas Dahm
Ria Pietzner
Beatrix Wupperman

Europaweite Verbreitung und Nutzung:

Film, Ausstellung und Projektkatalog sollen auch anderen Europäischen Kommunen und Städten zur Verfügung gestellt werden. Alle Materialien werden zweisprachig und zwar auf Deutsch und Englisch erscheinen.

Deswegen gehen wir davon aus, dass die Projektergebnisse in den meisten Europäischen Regionen genutzt werden können.

This project has been funded with support from the European Commission. This publication reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.