

## **SheDrivesMobility 80 - Bikebridge und Rostiges Ross**

Katja Diehl (0:15)

Hallo und herzlich willkommen. Schön, dass du wieder einschaltest oder bist du vielleicht sogar das erste Mal dabei? Mein Name ist Katja Diehl. Ich mache nicht nur diesen Podcast hier mit dem Namen She Drives Mobility, sondern habe auch seit Februar ein Buch draußen, was sich der inklusiven und klimarechten Verkehrswende widmet. Es heißt 'Autokorrektur' und ist beim S. Fischer Verlag erschienen. Nicht nur durch die Recherche zu meinem Buch ist mir aufgefallen, wie viel in der Mobilitätswende eigentlich privatisiert beziehungsweise im Ehrenamt geleistet wird. Umso mehr freut es mich, dass ich heute zwei Initiativen vorstellen darf, die sich zum einen damit beschäftigen, dass Menschen mit Migrationshintergrund, vor allen Dingen aber auch Frauen, auf das Fahrrad finden. Weil Menschen, die nach Deutschland kommen und fliehen mussten, weil in ihren Ländern entweder Krieg herrscht oder Klimafolgen zu bemerken sind, die können oftmals gar nicht Rad fahren. Vor allem die Frauen auch nicht, weil es in manchen Ländern sogar verboten ist, dass Frauen Rad fahren. Umso mehr freut es mich, dass so Dinge wie in Freiburg die Menschen vom 'Bike Bridge' geschehen, die sich kümmern, schon seit Jahren, dass diese Menschen auf das Rad finden. Sie haben auch andere Initiativen, wie zum Beispiel 'Radeln ohne Alter'. Das sind wiederum Fahrrad-Rikschas, wo SeniorInnen gefahren werden, um mal wieder, Zitat: 'Den Wind in den Haaren zu spüren'. Mit dabei ist Christiane aus Dresden. Sie wiederum guckt darauf: Wie können wir eigentlich

gut den Menschen beibringen, ihre Fahrräder selbst zu reparieren? Ich finde total interessant ihren Blick auf die Elektromobilität bei den Fahrrädern, weil es gibt ziemlich große Kritik von ihr in Sachen Reparaturfähigkeit, gerade von den E-Bikes, die wir bei Discountern ziemlich billig erwerben können. Die sind gar nicht darauf ausgelegt, dass wir sie reparieren. Es ist diese Wegschmeißgesellschaft, die auch hier wieder zu Tragen kommt. Der böse Kapitalismus hat mal wieder sich Raum geschaffen. Das können wir diskutieren. Wir diskutieren aber auch darüber, dass all diese Initiativen wie vom 'Bike Bridge' und Reparaturcafé nichts nützen, wenn wir keine tolle Infrastruktur haben, die den radfahrenden Personen mehr Raum gibt, als sie es jetzt haben. Also ich denke, es ist eine sehr schöne Folge geworden, mit sehr vielen, wie ich finde, guten Hinweisen, wo wir noch überall Lernbedarf haben, auch als Gesellschaft in Deutschland. Ich hoffe, ihr nehmt die Anregung mit. Vielleicht macht ihr selber ein Reparaturcafé in eurer Nachbarschaft auf. Ich freue mich wie immer über Bewertung. Ich freue mich wie immer über Feedback und wünsche dir jetzt viel Spaß mit dieser Folge.

Katja Diehl (2:41)

Ja, herzlich willkommen. Das ist auf jeden Fall eine Ausgabe, wo ich die meisten Gäste schon mal hatte, die ich je hatte. Aber es ist auch ein total schönes Thema, was wir heute mal so ein bisschen beleuchten wollen, weil mir fällt immer mehr auf, wie viel in der Mobilitätswende eigentlich durch Zivilgesellschaft geleistet wird. Also, dass Menschen sich ehrenamtlich kümmern, dass Menschen raus aus den Autos kommen, rauf auf die Räder, wie in diesem Fall von unserem heutigen Podcast bei She Drives Mobi-

lity kommen. Und da habe ich sehr spannende zwei Initiativen hier, wo ich jetzt einfach mal durchgehe durch meine vier GästeInnen und mit dem Gregor beginnen möchte. Wer bist du und was machst du?

Gregor Falter (3:20)

Ja, hi, Gregor mein Name. Schön, hier zu sein. Danke für die Einladung. Ich komme vom Verein 'Bike Bridge', gegründet in Freiburg. Und genau, wir setzen uns für Fahrradmobilität, v.a. für unsere spezielle Zielgruppe, Frauen mit Flucht- und Migrationsgeschichte ein, die oftmals noch keinen Zugang zu Fahrradmobilität hatten oder auch nach wie vor haben. Und da haben wir am Anfang das Bike-and-Belong-Konzept aufgestellt und entwickelt. Und das mittlerweile auch skaliert auf viele Städte in Deutschland. Kann ich gleich auch noch mal aufzählen. Und genau, wir probieren eben mit unseren Fahrradangeboten, einerseits die Frauen aufs Fahrrad zu bringen. Bzw. dass das Fahrradfahren für alle einen gleichen Zugang darstellt. Und auf der anderen Seite aber auch wirklich das Miteinander und das Vernetzende innerhalb der Gesellschaft zu fördern. Weil unsere Angebote so aufgebaut sind, dass eben Teilnehmerinnen und Trainerinnen zusammen immer sind. Das sind meistens so 10 zu 10 ungefähr vom Verhältnis. Und dass da eben auch wirklich das Soziale und das Persönliche noch eine große Rolle spielt bei diesen Fahrradangeboten neben dem reinen und für uns auch dann sehr wirkungsvollen Instrument des Fahrradfahren bzw. Fahrradfahren Lernens.

Katja Diehl (4:50)

Dankeschön. Dann würde ich mal direkt zu Clara rübergeben. Ich habe jetzt eben gehört Bike und Belong. Ich habe gehört, TrainerIn, magst du noch mal kurz, weil du ja auch die Gründerin mit bist, erklären, wie war so die damalige Idee? Seit wann gibt es solche? Was macht ihr eigentlich jetzt ganz genau?

Clara Speidel (5:05)

Also die damalige Idee war einfach: Wir wollen was machen. Wir sind in Freiburg. Das Fahrrad ist ein wunderbares Instrument, um Leute zusammenzubringen, um die räumliche, soziale und nachhaltige Mobilität zu fördern. Und ja, so sind wir eigentlich ganz ins Blaue gestartet und haben mal geschaut, wie das ankommt. Haben mit einem ersten Pilotangebot mit zehn Frauen, die gerne Radfahren lernen wollten und zehn Frauen, die gerne dabei unterstützen wollen, gestartet. Und dann haben wir gemerkt, dass da eigentlich noch viel mehr passiert als nur das Radfahren lernen. Dass da genau miteinander ins Gespräch gekommen wird, neue Kontakte geknüpft werden. Es war ganz arg viel gute Laune und Freude auf dem Platz. Ich erinnere mich immer noch von Herzen gern an das allererste Training. Und darüber hinaus haben wir gemerkt: Das können wir nicht aufhören. Das wollen wir weitermachen. Wir nutzen einfach weiterhin das Fahrrad als Instrument, um in der Gesellschaft positive Veränderungen anzustoßen und da einfach die Leute miteinander in Kontakt zu bringen und ja, einfach zu bewegen, zu verbinden und zu stärken, was unser Motto auch immer noch von unserem Verein ist.

Katja Diehl (6:28)

Danke dir. Zahra, ich habe von dir gelernt, du bist bei 'Bike Bridge' für die Zahlen, Daten, Fakten zuständig. Vielleicht kannst du uns so ein bisschen mal helfen, einen Eindruck zu gewinnen. Wie hat sich das Ganze jetzt bei euch so entwickelt? Wer kommt da eigentlich zu euch? Wie findet ihr die Menschen, die da tätig sind? Dass du da einfach mal so einen kleinen Überblick gibst.

Zahra Farash (6:48)

Ja, gerne. Hi, ich bin Zahra und mache bei uns bei 'Bike Bridge' die Wirkungsmessung. Das heißt, ich bin mit den Zielgruppen, das sind mehrere bei uns, im direkten Kontakt. Im ersten Jahr 2020, als ich angefangen habe bei 'Bike Bridge', habe ich mir angeschaut, wie kommen unsere Angebote bei den Teilnehmerinnen an? Also vor allem bei den Frauen, die das Fahrradfahren lernen. Letztes Jahr habe ich mir angeschaut, wie die Ehrenamtlichen, die sich bei uns engagieren, die Angebote wahrnehmen und was sie davon lernen. Und jetzt ganz neu dieses Jahr schaue ich mir die Kooperationspartnerinnen an. Und ich bin direkt dran an diejenigen, die in den Genuss dieser Programme kommen, die das wahrnehmen und führe Interviews, erhebe auch Daten. Ich schaue mir an, wer kommt und wie viele sind das und welche Sprachen sprechen die? Aber ich bin vor allem auch an den Soft Skills assoziiert. Ich schaue mir an, was verändert sich bei den Zielgruppen durch unsere Angebote und inwiefern greifen die Zusammenhänge in das Privatleben hinein und weiter. Also vom Fahrrad zur Persönlichkeitsentwicklung, zu den größeren sozialen und familiären Kreisen. Was verändert sich im sozialen Gefüge dieser Gruppierungen?

Katja Diehl (8:13)

Und was hast du so rausgefunden? Also strahlt das auch über die Frauen, die Radfahren lernen hinaus? Also werden andere auch angesteckt?

Zahra Farash (8:20)

Auf alle Fälle. Also es sind viele Mütter dabei, die das Fahrradfahren lernen und die freuen sich total, jetzt mit ihren Kindern auf Touren gehen zu können, auf Fahrradtouren. Und Picknicken mit der Familie am See im Sommer, den Fluss entlang. Und das bringt sehr viel Freude in die Familien, dass das nun gemeinsam zum Beispiel gemacht werden kann. Und Freiheit ist ein Riesenthema. Also es ist immer wieder erstaunlich, wie oft das Wort Freiheit genannt wird, ohne dass ich es ins Interview mit hineinbringe. Also da verändert sich sehr viel in so einem individuell wahrgenommenen Gefühl zur Umgebung und zum Selbst.

Katja Diehl (9:00)

Hast du so einen kleinen Überblick, wie viele da schon in den Genuss gekommen sind, das zu tun, das zu lernen und wie viele Helfende ihr da auch habt?

Zahra Farash (9:07)

Ja, insgesamt haben wir über 1200 Personen direkt erreicht und ungefähr die Hälfte davon sind Teilnehmerinnen, die andere Hälfte sind ehrenamtlich engagiert.

Katja Diehl (9:17)

Und darf ich auch noch fragen, woher die ihre Fahrräder kriegen? Das ist ja der Punkt, der uns gleich zu Christiane überleitet, aber die brauchen ja letztlich auch ein Fahrrad.

Zahra Farash (9:25)

Also in unseren Kursen gibt es Fahrräder. Es sind oft Spendenfahrräder, die wieder fit gemacht wurden. Und da gibt es auch in vielen Kursen die Möglichkeit, nach dem Zertifikat, nach der Erlernung des Fahrradfahrens, die zu erwerben. Für einen sehr geringen Preis plus Helm und Schloss.

Katja Diehl (9:47)

Super. Christiane, dann kommen wir doch mal zum rostigen Ross. Du bist ja sozusagen diejenige, die sich so ein bisschen mit allen anderen, die bei dir aktiv sind, darum kümmert, dass man das Fahrrad auch selbst reparieren kann. Ist ja auch Teil von meinem Buch, dass es ja irgendwie auch seltsam ist, dass das Fahrrad, was eine große Rolle hatte vor den Weltkriegen und auch noch bis in die 60er-Jahre hinein, da sind zum Beispiel auch die Menschen, die Autos produzieren, auf Fahrrädern zur Produktion gefahren und haben das Sonntagsauto gepflegt, was nur sonntags herausgeholt wurde. Das hat sich ja doch leider zum Unguten für uns alle... Das können wir auch nachher nochmal thematisieren in Sachen Sicherheit. Aber dass du dich erstmal vorstellst, Christiane, was macht ihr da, was zeichnet euch aus, worum kümmert ihr euch?

Christiane (10:31)

Hallo, ich bin Christiane, ich komme aus Dresden. Und ich bin schon eine ganze Weile engagiert in einem sehr lustigen, bunten Haufen in Dresden, der Fahrradselbsthilfe macht. Der Verein heißt RepaRad e.V. und die Gruppe gibt's aber lustigerweise schon ewig. Die ist in den Nachwendezzeiten gegründet worden aus einer studentischen Initiative, also die studentische Umweltinitiative. Da waren Leute, die gesagt haben: "Hey, Fahrrad-

selbsthilfe auf dem Campus wäre doch super." Dann gab's diese Werkstatt, die immer mal wieder umgezogen ist und in diversen Baracken zugebracht hat, bis sie dann irgendwann mal einen festen Platz hatte und Fahrradselbsthilfe auf dem Campus angeboten hat. Das war eine studentische Initiative. Die Werkstatt dazu heißt Rad.i.O., also wie Rad in Ordnung. Genau, und dann gab's irgendwann mal die Notwendigkeit... Also, wir waren so ein bisschen wild unterwegs. Irgendwann gab's die Notwendigkeit, das zu institutionalisieren. Da haben wir 2014 einen Verein gegründet. Genau, und dann kamen 2015 ganz viele Geflüchtete nach Dresden. Und wir waren wild genug, um eine Anfrage zu beantworten und zu sagen: "Ja klar, wir machen mal eine große Schraubaktion mit geflüchteten Menschen." Und dann kamen die alle irgendwie bei uns auf den Platz. Und das war acht Stunden lang rennen. Und zwar war es total cool. Wir haben vielen Leuten dann ein Fahrrad versorgt und so. Genau, aber es war auch ein bisschen überfordernd. Weil wir gemerkt haben: "Okay, Selbsthilfe wird ganz viel nachgefragt." Wir hatten im Sommer sowieso schon immer sehr viel zu tun. Also sehr viele Studis und Anwohner, die in der Nähe der Werkstatt gewohnt haben, die das sehr viel genutzt haben. Und dann haben wir gemerkt: "Eine Werkstatt ist zu wenig." Und haben dann über den Europäischen Sozialfonds irgendwie Geld organisiert. Und machen seit 2018 über dieses Programm, das Projekt heißt 'Integration macht mobil', die zugehörige Werkstatt heißt zum 'Rostigen Ross'. Und in der Dresdner Friedrichstadt, genau. Und mit dem Geld konnten wir einfach diese Werkstatt aufmachen und sagen: "Okay, wir wollen ein Anlaufpunkt sein für alle möglichen Anwohner in der Friedrichstadt. Aber auch für Geflüchtete." Damals gab's in unmittelbarer Nähe noch zwei Erstaufnahme-



einrichtungen. Und genau, es gehört halt irgendwie freie Selbsthilfe dazu, die auch vor allen Dingen ehrenamtlich getragen wird. Und dann haben wir Fahrradtouren gemacht, um den Stadtteil zu erkunden. Die Radfahrschule, also so was ganz ähnliches, was 'Bike Bridge' auch macht, gehört eben auch dazu. Dass wir versuchen, Frauen aus dem Stadtteil aufs Rad zu bringen. Das sind dann oft auch eher migrantische Frauen. Aber wir haben auch jedes Mal ein, zwei Deutsche dabei, die das noch mal lernen wollen, noch mal vertiefen wollen. Genau. Wir mischen uns hier und da in die Stadtpolitik ein und versuchen, für bessere Reparaturinfrastruktur zu werben. Für weniger Wegwerfgesellschaft insgesamt in der Stadt, für bessere Fahrradinfrastruktur. Und sind immer ein bisschen wild unterwegs. Es ist ein total lustiger, bunter Haufen. Man trifft total viele verschiedene Leute, die reparieren. Also vom promovierten Althistoriker bis zum... weiß ich nicht, Menschen, der schon überall gearbeitet hat und überall so ein bisschen gescheitert ist und dann doch wieder angekommen ist und wer alles dabei ist. Es ist sehr cool. Also... macht Spaß.

Katja Diehl (13:43)

Ja, es ist tatsächlich auch in vielen Quellen, die ich für mein Buch hatte, immer wieder die Rede von subkulturellen Gruppen. Also es gibt, so gesehen, finde ich auch auf natürliche Art und Weise mit dem Auto eher nicht so, weil man sich ja auch auf dem Rad auch begegnet. Also Autos sind ja eher so Verhinderungsmaschinen von Begegnung. Man fährt halt aneinander vorbei, grüßt vielleicht, wenn man sich sieht. Und mit dem Rad ist automatisch sehr viel mehr Interaktion ja auch vorhanden. Clara, als du das gegründet hast, das Bild, was du so hattest, was du machen woll-

test, und das, wo ihr heute seid, wenn du das so vergleichst, was waren vielleicht auch so Sachen, die du gelernt hast? Was waren vielleicht auch Sachen, wo du gemerkt hast, die Leute hier waren richtig erfolgreich?

Clara Speidel (14:25)

Lass mich überlegen. Also worauf ich vorhin schon ganz kurz genau an, was ich kurz angesprochen hatte, dass wir einfach theoretisch als erstes das Fahrradfahren an sich als Fähigkeit lernen wollten, als Fertigkeit und dann gemerkt haben, dass eben das Fahrradfahren andere Räume eröffnet, andere Möglichkeiten eröffnet, in der Stadt, die Stadt selber zu entdecken, selbstständig, an neue Orte zu gelangen, ganz neue Menschen kennenzulernen. Das war uns oder auch mir am Anfang noch gar nicht so bewusst, weil ich selber auch das Radfahren als Kind, als kleines Mädchen gelernt habe. Es war so eine Selbstverständlichkeit. Für mich war das einfach so, ja mit dem Fahrrad radle ich los und alles wunderbar. Aber ich habe gar nicht so, was das eigentlich alles bedeutet, wo ich überall hin kann, was ich alles erreichen kann, ohne fremde Hilfe sozusagen und das finde ich, seitdem schätze ich das noch viel mehr und sitze manchmal so auf dem Rad und denke: "Ach, wie schön eigentlich das so ist." Ich bin gar keine Rennrad- oder Mountainbikerin, ich nutze es nur als Fortbewegungsmittel und es macht mich super glücklich. Und das finde ich ein schönes Learning und auch ein schöner Erfolg des anderen ermöglichen zu können.

Katja Diehl (15:52)

Es ist ein Privileg, ohne Auto unterwegs sein zu können. Das ist das, was ich mit meiner Arbeit versuche, diese Narrative von

Freiheit usw. aufzunehmen und umzudrehen. Weil eigentlich bist du nur frei, wenn du eine Wahl hast. Wenn du irgendwo wohnst, wo du sicher Rad fahren kannst. Christiane, vielleicht leite ich damit noch mal zu dir rüber. Du hast im Vorgespräch gesagt, dir begegnet auch viel Angst im öffentlichen Raum oder im Straßenraum. Was nimmst du da so wahr?

Christiane (16:20)

Dresden ist, sagen wir mal, eine robuste Stadt fürs Fahrradfahren. Es gibt... Irgendwie ist die Stimmung in den Straßen aggressiv. Ich fahre, seitdem ich 12, nee, 11 bin, jeden Tag Fahrrad. Weil ich am Stadtrand gewohnt habe. Da gabs keine anderen Möglichkeiten. Ich bin das gewöhnt. Ich bin eine sog. starke Fahrradfahrerin. Mich stört es nicht so sehr. Aber wie du vorhin im Vorgespräch schon sagtest, gibt es schon diese Nahtoderlebnisse, die habe ich regelmäßig. Wo ich mir denke, ganz oft habe ich das Gefühl: "Okay, ich muss eigentlich dankbar sein, wenn ich nicht... Wenn ich nicht überfahren werde." Der Impetus, das Verhalten von manchen Autofahrern zu mir rüberkommt, ist: "Ich dulde dich gerade so." In Dresden ist es nur so, dass es zwar viel Platz gibt durch die Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. Der Aufbau ist sehr großzügig gemacht worden. D.h. die Straßen sind sehr groß. Aber die Fahrradinfrastruktur ist sehr rudimentär. Mich stört das nicht so sehr, weil ich mich durchschummeln kann und meine Wege finde. Aber wenn ich z.B. mit den Frauen, mit denen wir Fahrradkurse machen, irgendwann in den echten Verkehr gehen will, habe ich immer wieder das Problem, dass ich mir denke: "Okay, ich möchte in der Friedrichstadt starten, in der Nähe unserer Werkstatt und dann wieder hin-zurück kommen. Ich möchte, dass die Frauen

auf sicheren Wegen fahren können, dass da keine unangenehmen Kreuzungspunkte dabei sind. Dass sie Verkehr sehen, aber nicht Nahtoderlebnisse haben. Und dass den Weg, den ich wähle, verzeihend ist, falls sie nicht super fit bremsen können oder falls sie doch mal kurz Angst kriegen. Das ist eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit. Ich sitze jedes Mal vor der Stadtkarte Dresdens und denke mir: Wo kann ich mit Leuten auch im Verkehr fahren, die noch nicht so erfahren sind? Klar, ich kann auf dem Elberadweg gehen oder in den Großen Garten, also in dezidiert verkehrsautofreie Zonen. Aber das ist ja nicht das Ziel. Klar, es ist schön, auf dem Elberadweg zu fahren. Aber selbst der ist am Wochenende supervoll mit Leuten, die auch schnell fahren wollen und auch nicht unbedingt ein anfängerfreundlicher Raum. Irgendwann hat man den Elberadweg ausreichend oft gefahren. Dann will man vielleicht auch mal woanders hinfahren. Man kann ja nicht immer nur eine Strecke fahren. D.h. die Infrastruktur muss insgesamt besser werden. Dass die so wenig freundlich ist, merkt man bei Menschen, die gerade anfangen zu fahren, ganz besonders doll.

Katja Diehl (19:01)

Ja, das schreckt halt richtig ab. Ich glaube, dass manche auch einfach einmal aufsteigen und dann nie wieder, weil es halt so krass ist. Ich nenne das immer 'trotzdem Radfahrende'. Weil ich, trotz dass ich mich nicht wohl... Wir alle fahren glaub ich nicht so oft mit hoch erhobenen Haupt, sondern die Schultern gehen immer mehr in Richtung Ohren. Weil man denkt: „Wow, das ist wirklich, ja, auch etwas, was in der Wahrnehmung nicht besser wird, weil man immer mehr drauf achtet.“ Dann denkt man: „Wow, das ist so eine Belastung.“ Eigentlich könnte es so viel

Freiheit sein. Zahra, weil du ja auch mit den Menschen direkt redest, spiegelt das sich auch bei euch? Gibt es auch diese Hinweise, dass es zwar total schön ist, Radfahren gelernt zu haben, aber dass man gerade am Anfang, wo man noch ein bisschen unsicher ist, auch überlegt: Wo fahre ich eigentlich?

Zahra Farash (19:52)

Absolut, 100%. Ich sympathisiere da auch persönlich sehr mit unseren Teilnehmerinnen und mit den Ängsten, die damit verbunden sind. Ich musste auch gerade sehr schmunzeln, als ich dir zugehört habe, Christiane. Ich bin auch in Dresden aufgewachsen. Und bin auch damals in Dresden nicht Fahrrad gefahren, aus den Gründen, beziehungsweise du bist ja, aber ich habe mich das kaum getraut, im Stadtgebiet unterwegs zu sein. Das hat sich erst später entwickelt bei mir. Daher kann ich das total gut nachvollziehen, dass unsere Teilnehmerinnen sehr vorsichtig im Straßenverkehr unterwegs sind und das Schritt für Schritt machen. Also zuerst in sehr beruhigte Gebiete fahren, wir gemeinsam als Gruppe. Und dann später die Sprünge oder die Radien größer werden. Da ist aber sicherlich viel Schüchternheit und Ängstlichkeit auch noch dabei. Da frage ich mich selber auch manchmal, wie wir da noch mehr in den Straßenverkehr gehen können. Das ist ja auch ein Thema von uns als Verein.

Katja Diehl (21:02)

Am Anfang, wenn man genau, was Christiane ja auch meinte: Wir bedanken uns, wenn Leute am Zebrastreifen anhalten. Obwohl das eigentlich selbstverständlich sein sollte. Und auch diese Rechts-vor-Links-Situation, wenn man dann mal auch wirklich

fahren darf auf dem Rad. Die Frage ist halt für mich auch tatsächlich, weil ich fahre, Christiane hört sich so auch nach mir an. Ich fahre manchmal auch mittig. Du bist entweder in der Doo-ring-Zone oder so, wenn du da nicht bist, dass du eigentlich nicht überholt werden darfst wegen der 1,50 m Abstand. Das sind alles Sachen, wo ich letztlich Städte wie Utrecht so toll finde, die Autofahrstraßen rot angemalt haben. Da dürfen Fahrrad-fahrende nicht überholt werden. Es ist überhaupt kein Verbot oder so. Aber da bleiben diese hektischen Autofahrenden Personen raus. Die können dann woanders fahren. Da sind ja auch noch andere Radfahrstreifen da entstanden. Aber Gregor, ich würde dich gerne noch mal bitten, weil wir jetzt so ein bisschen bei dem Schwerpunkt Frauen sind. Wir haben bei euch aber auch noch andere Projekte, dass du noch mal so einen Überblick gibst. Weil es gibt ja noch andere vulnerable Gruppen, um die ihr euch so kümmert mit den Projekten.

Gregor Falter (22:12)

Genau, ja. Wir haben noch zwei weitere Projekte, die beide in Freiburg sind. Nämlich einmal sind wir auch ein Standort von 'Radeln ohne Alter'. Den kennen wahrscheinlich auch einige, den Verein. Und genau, wir haben das eben für Freiburg organisiert. Und genau, da geht es ja wirklich um die Zielgruppe SeniorInnen, die eben selber gar nicht mehr die Möglichkeit haben, groß mobil zu sein, beziehungsweise auf jeden Fall nicht mehr so mobil sind, um eben aufs Fahrrad zu steigen und eine Fahrradtour zu machen. Und da das Konzept funktioniert auch mittlerweile richtig gut in Freiburg, dass wir da mit verschiedenen Pflege- und Alterseinrichtungen eben Kooperationen haben. Wir haben jetzt mittlerweile drei Rikschas und es läuft auch viel über Eh-

renamt. Also alle Rikscha-PilotInnen sind eben genau auch über das Ehrenamt bei uns dabei und genau, sammeln dann die älteren Menschen eben ein und machen dann mit denen nochmal kleine Spritztouren oder fahren zum Kaffee fahren, zum Kaffee trinken oder, weiß nicht, an See einmal die Dreisam hoch und runter. So wie es eben in jeder Stadt, wo es Radeln ohne Alter gibt, auch funktioniert, um da eben nochmal diese Möglichkeit zu geben, nochmal ja quasi auf dem Fahrrad, ist dann natürlich eine Rikscha in dem Sinne, aber ein ähnliches Gefühl, eben auch nochmal diese Freiheit zu spüren. Und das hat 'Radeln ohne Alter' auch ganz schön den Slogan: 'Jeder hat das Recht auf frischen Wind in den Haaren'. Das passt da eigentlich auch sehr gut. Genau, und dann haben wir noch ein zweites Projekt. Das ist ganz, oder unser neuestes Projekt. Das ist das ‚Bike Café‘. Und da verbinden wir, also da sind wir wieder ein bisschen stärker in der sozialen Ausrichtung unseres Vereins, wo wir eben wirklich auch mithilfe eines fahrbaren Fahrradcafés Frauen größtenteils eben auch mit Flucht- und Migrationsgeschichte quasi an Bord geholt haben. Die kümmern sich dann zusammen mit unserer Projektleitung, ist auch Clara, kümmern sie sich dann eben um dieses ‚Bike Café‘ und können für städtische Veranstaltungen, für öffentliche Veranstaltungen gebucht werden und stellen sich dann hin. Und es ist dann eher ein Begegnungscafé, was aber eben auch dann mit dem Fahrrad beziehungsweise mit unserem Anhänger und vorne ist dann ein E-Bike, zugegebenermaßen ist es recht schwer, eben dann durch die Stadt fährt und da eben Begegnungspunkte durch das Fahrrad schafft.

Katja Diehl (24:51)

Das ist natürlich auch ein gutes Stichwort, was du da gerade gibst, die Elektrifizierung von Radmobilität, dass viele Lastenräder mit E und viele, viele andere normale Räder mit E ausgestattet werden, Christiane. Das sind wahrscheinlich aber auch Sachen, die sich schwerer reparieren lassen, oder? Also wie ist da euer Gefühl?

Christiane (25:08)

Ja, also ich muss zugeben, ich habe da schon viel drüber nachgedacht. Ich habe aber persönlich recht wenig Ahnung mit der Reparatur von solchen Dingen. Wir haben natürlich ab und zu E-Bikes da, noch nicht so viel, weil es gibt, sozusagen die zwei Gruppen von E-Bike KäuferInnen. Die einen geben richtig viel Geld aus und gehen irgendwie in den Fachhandel und lassen das dann auch eher dort repariert, weil sie die finanziellen Möglichkeiten auch einfach haben oder vielleicht auch einfach keinen Bock auf Selbsthilfe oder sowas. Und die anderen, das sind so die: "Ich kaufe mir irgendwie in irgendeinem Discounter für 800 Euro ein E-Bike" und das ist, wie ein anderer Fahrradschrauber mal sagte, 'Grundsrott', dieses Zeug. Also das kann man so, wie es ist, quasi in die Tonne hauen. Das Problem ist, es gibt halt oft keine gute Dokumentation. Man kommt schwer an Ersatzteile ran, die Sachen sind irgendwie verbastelt, diese sind irgendwie billig gebaut. Was ich ja auch übelst gruselig fand, ist quasi, wenn mir dann der Fahrradschrauber sagt: "Ja, und hier spielen wir noch mal die aktuellsten Updates auf die Räder, bevor wir sie an den Kunden ausliefern." Und da kriege ich irgendwie so ein bisschen das kalte Kotzen, wenn ich mir so denke: "Okay, fährt dann mein, also kann ich mein Fahrrad dann vielleicht irgendwann nicht mehr benutzen, weil was ist Betriebssystem XY nicht



mehr fährt?" Und das sind natürlich Sachen, die, also sowohl in der Fahrradselbsthilfe als auch in professionellen Werkstätten, da passiert eigentlich nicht mehr so viel in der Reparatur. Also das ist dann so, die hängen dann irgendwie mal ein Diagnosegerät an den Motor oder an die Steuerungselemente und dann können sie vielleicht sehen, und dann schicken sie es irgendwie ein, im besten Fall. Genau, aber tatsächlich habe ich das auch schon bei diversen, es gibt ja so Reparaturnetzwerke und Initiativen immer mal so ein bisschen gefragt: "Wie ist denn das, gibt es Leute, die sich mit so etwas auskennen, kann man sich da irgendwie was drauf tun?" Und das ist noch sehr in den Kinderschuhen, leider. Und mir macht das so ein bisschen Sorgen, weil das Schöne am Fahrrad ist ja tatsächlich, dass es total billig ist, also DDR-Fahrräder, da braucht man eigentlich bloß einen Hammer und einen Schraubendreher und einen Knochen, man kann die einmal komplett auseinandernehmen und wieder zusammenbauen, das ist überhaupt kein Ding. Der Kapitalismus hat da schon ein bisschen für eine Diversifizierung der Werkzeugnotwendigkeiten gesorgt, aber insgesamt sind Fahrräder überhaupt keine Raketenwissenschaft. Und mit diesem Elektroboom, ich finde den einerseits total cool, weil man tatsächlich so unglaublich viel mit E-Bikes machen kann, und genau so wie Ihnen Gregor das erzählt hat mit dem Café, ich kenne viele Reparaturinitiativen, die mobile Werkstätten haben, da haben die halt dann 20 Kilo Werkzeug drin, und das können die aber locker auch irgendwo hinfahren, weil die haben eben eine E-Unterstützung, und das ist auf der einen Seite total cool, so Grundschrött, den man dann im Discounter kaufen kann, ist total uncool, weil es ist mehr Ressourcen, es werden seltener Ressourcen gebraucht, um sowas zu bauen, die Teile sind halt viel pflegeintensiver, also

mein Fahrrad, was ich fahre, das ist so alt wie wir alle zusammen ungefähr, und das fährt immer noch, aber so ein E-Bike, das wird nicht so lange halten, und das ist dann auch wiederum ein Problem, die Umweltbilanz wird schlechter und die Reparierbarkeit auch ein bisschen, und es ist halt nicht mehr ganz so demokratisch, das finde ich ein bisschen schade, auch wenn es ein super cooles Instrument ist, wenn es dann tatsächlich auch einfach Autofahrten in großem Maße ersetzen kann.

Katja Diehl (28:34)

Ja, ohne dem wäre wahrscheinlich auch die Fahrradindustrie nicht so, wie sie jetzt da steht, also das war ja wirklich nochmal so ein bisschen so ein Sprung, dass Leute sich das jetzt anschaffen, aber was du sagst, empfinde ich auch, das ist halt leider auch dieses Billig-Billig, weil man es dann auch schnell haben will, und dann beim Discounter, das sind ja auch oft geklebte Sachen, habe ich gelernt, das ist ja auch was, was einfach gar nicht mit Schrauben mehr funktioniert, aber das ist doch ein guter Punkt, um in die Wunsch-dir-was-Phase-final einzusteigen von unserem Gespräch. Ich würde jetzt einfach mal anfangen mit Zahra, weil du ja auch vielleicht im Sinne der Menschen, mit denen ihr zu tun habt, was wünschen kannst, also was ist so das Feedback, was fehlt denen noch, oder wo könntest du Hinweise geben an Politik, an Kommune, wie auch immer, was würde solchen Menschen vielleicht noch helfen, um noch mobiler zu sein?

Zahra Farash (29:27)

Ja, Infrastruktur, Infrastruktur, Infrastruktur, Ausrufezeichen, noch fahrradfreundlichere Städte, und ich hoffe und glaube, dass wir auf diesem Weg sind, also ich sehe da schon in den letz-

ten 20 Jahren eine große Entwicklung, und da ist sicherlich auch noch viel Potenzial nach oben, und was mir, abgesehen vom Fahrrad, auch immer wieder auffällt in den Interviews, ist noch mehr Austauschmöglichkeiten, noch mehr Potenziale wahrnehmen und ausschöpfen. Also es gibt diese, gerade bei Frauen, bei der Zielgruppe Frauen mit Flucht- und Migrationserfahrung, dieses deutsche Gefühl, dass wir denen helfen müssen, dass wir die unterstützen müssen, dass die hilfsbedürftig sind. Was ich mir mehr wünsche, ist die Perspektive: Das sind Menschen, die haben ihre eigenen Potenziale, ihre eigenen Stärken, ihre eigenen Talente, und wie können wir die fördern, und wie können wir die auch mehr in der Gesellschaft sichtbar machen, und davon wünsche ich mir viel, viel mehr.

Katja Diehl (30:25)

Dankeschön. Clara, weil du gegründet hast, würde ich dich gerne mal aus dem Blickwinkel mal hören. Also wie fühlst du dich unterstützt? Was kann auch passieren, dass Menschen mit so guten Ideen wie du noch mehr fliegen können, in dem Sinne, dass sie vielleicht auch die Ideen verbreiten können und noch größer werden?

Clara Speidel (30:42)

Also ich spüre, dass sich da gerade in dem Bereich ganz schön viel tut, und wir sind auch schon jetzt, um jetzt nicht hier nur, genau, wir sind schon jetzt sehr dankbar dafür, welche Unterstützung wir bekommen, und wie groß wir unser Projekt nun schon auch in anderen Städten starten konnten, und wie viele Angebote wir schon machen konnten. Das heißt, da passiert auch schon viel, aber auch ich wünsche mir jetzt gerade im Hin-

blick auf Mobilität, ich bin viel mit den Rikschas unterwegs, ich merke immer noch, wie das als Hindernis angesehen wird, und wie auch in unseren Köpfen und auch in den Köpfen der Ehrenamtlichen wir noch uns so ein bisschen, wie du vorher noch sagtest: Wir ziehen die Schultern hoch, und ist es okay, dass wir hier fahren? Weil wir sind ein bisschen breiter als ein normales Rad, aber eigentlich viel kleiner als ein Auto und trotzdem ist es noch so, und da wünsche ich mir, dass in den Köpfen von ganz vielen Menschen noch ein bisschen mehr passiert, das Auto nicht so glorifiziert wird als der Superstar unter der Transport- und Fortbewegungsmittel, und ja, dass einfach noch mehr Leute merken, wie wunderschön und wie viel man mit dem Fahrrad machen kann, und was es alles ermöglicht.

Katja Diehl (32:00)

Gregor, hast du noch irgendwie Projekte, die du gerne umsetzen würdest, oder hast du noch Ideen in deinem Kopf, oder was fällt dir zum Thema Wünsche dir was ein, was würdest du dir wünschen für die Zukunft, oder für die Nahezukunft vielleicht auch?

Gregor Falter (32:12)

Was ich mir gerade gedacht habe, als die Frage hier gestellt wurde, ist auf jeden Fall der Punkt, den uns jetzt vor allem als Organisation und wahrscheinlich auch viele andere stetig rumtreibt, die Finanzierung von solchen Projekten, weil wir eben auf öffentliche und zum Beispiel auch Soziallotterien und ähnliche Finanzierungen oder Förderungen größtenteils angewiesen sind. Und das wird wahrscheinlich jeder Verein kennen, da halt den jährlichen Struggle haben, da wieder das nächste Jahr zu

organisieren und da einfach immer wieder so viel Zeit aufwenden müssen, um überhaupt so die Rahmenbedingungen für uns zu schaffen, um eben so ein Projekt umzusetzen. Dass es da eben auch hoffentlich bald noch ein stärkeres Umdenken in der institutionellen Förderung gibt, dass man auch wirklich mehrjährige Projekte starten kann, um dann wirklich zum Beispiel so etwas, wie wir jetzt die Fahrradangebote, die Bike-and-Belong-Angebote auch in anderen Städten anzubieten, anbieten zu können. Und zum Beispiel auch, was wir probieren über Kooperationsprojekte, dass auch gar nicht nur bei uns liegen muss, sondern einfach, dass es da viel mehr Möglichkeiten gibt, dass wir dann hoffentlich irgendwann mal wirklich zu dem Punkt kommen, dass wir eigentlich jetzt von Bike-and-Belong-Angeboten, von dem Schwerpunkt Fahrradfahren lernen, gar nicht mehr gebraucht werden, sondern dass es halt eigentlich alle können und alle sich trauen, auch in den Straßenverkehr zu gehen. Und da merkt man einfach, da fehlt noch viel, einfach auch so an Finanzierungssicherheit und an den Strukturen, an denen wir uns dann immer abmühen, um einfach weitermachen zu können. Das ist immer schade. Das sieht man dann ja auch bei anderen Organisationen, die es dann nicht packen oder die dann wirklich sich stark verkleinern müssen oder wie auch immer.

Katja Diehl (34:00)

Also weniger Papiertiger wagen, verlässlichere Finanzierungsquellen haben, die auch mehrjährig funktionieren. Christiane, was fällt dir so ein bei Wünsch dir was? Was hättest du ganz gerne?

Christiane (34:14)

Frieden und Freude für jedermann. Also, ich kann mich da Gregor anschließen. Also, institutionelle Förderung ist auch so eine Sache, die ich total schön find. Wir haben immer so den Kampfslogan 'Für jeden Stadtteil eine Selbsthilfewerkstatt'. Und ich fänd's total grandios, wenn das tatsächlich auch ein bisschen zur... Daseinsfürsorge gehören würde. Dass es leichter ist, irgendwas zu reparieren, als es irgendwie neu zu kaufen oder wegzuschmeißen. Oder wenigstens leichter ist, was Repariertes zu erwerben. Und dass das erst mal so die erste Idee ist. Und die sollte halt auch möglichst einfach sein. Und grade beim Fahrrad ist es halt so, dass drei, vier Handgriffe, die man beherrschen können muss, irgendwie Kette ölen, Luft aufpumpen, mal die wichtigsten Teile sauberwischen, dann funktioniert so ein Fahrrad schon viel länger. Und wenn das einfach leicht ist und zuverlässig überall gemacht werden kann, man weiß: "In jeder Ecke find ich eine öffentliche Pumpe", die dann vielleicht von der städtischen Stelle betreut wird. Das wäre schon grandios. Das ist auch, wie Zahra sagte, so eine Infrastruktursache. Es gehört ja auch so Infrastruktur dazu. Beim Auto ist man das auch gewöhnt. Da gibt es halt irgendwie Tankstellen, da kann man sein Auto putzen und Luft aufpumpen und all das. Das sollte es genauso für die wichtigsten, grundlegendsten Fahrradreparaturen geben. Plus dann eben Werkstätten, wo man das machen kann. Genau, und grundlegend wünsch ich mir halt, dass..., dass Fahrräder oder andere Mobilitätsformen außer Autofahren wirklich gleichberechtigt geduldet werden. Dass man nicht mehr den Eindruck hat, man ist ein Outlaw, bloß weil man sich wagt, auf der Straße zu fahren oder so was. Oder vielleicht, dass die Leute insgesamt miteinander auch geduldiger umgehen können. Dafür braucht man, glaub ich, tatsächlich auch so ein bisschen eine

Wende im Kopf, dass es auch okay ist, dem anderen 30 Sekunden seiner Lebenszeit zu schenken, damit der entspannt über die Straße fahren, gehen, wie auch immer, kommen kann. Das ist eigentlich gar nicht so viel und das würde viel helfen. Reparaturinitiativenmäßig, gute Dokumentation ist total grandios. Man sollte mehr davon haben.

Katja Diehl (36:20)

Ja, schönes Schlusswort. Ich danke euch sehr, weil ich glaube, ihr könnt mit der Begeisterung, die ihr alleine im Ton, und ich kann euch ja auch sehen, ausstrahlt, viele anstecken. Ich würde mich auch freuen, wenn viele auch diese Idee vielleicht auch einfach von Nachbarschaftshilfe, dass man so eine Reparaturortschaft, wo alle hinkönnen. Meine Vision von Stadt hat ja auch, Erstens, der Raum zwischen den Häusern gehört wieder den Menschen. Ich habe jetzt hier so ein Tauschhaus für alles Mögliche, wo ich immer wieder auch Sachen finde und hinbringe, Bücher, Bekleidung, was auch immer. Aber so was fällt mir gerade ein, wäre es ja auch total cool, wenn es da Fahrradwerkzeug gäbe, eine Luftpumpe und so weiter. Da findet auch wieder Begegnung statt, da könnte man auch wieder in den Austausch geraten. Ich danke euch sehr für diesen kurzweiligen Austausch, wünsche euch alles, was ihr gerade gewünscht habt, dass es in Erfüllung geht und wünsche euch noch einen schönen Tag.