



1

AN ALLE GEDACHT?

Joe Biden und Kamala Harris machen es vor: Ihre Regierung ist vielfältiger als alle US-Regierungen zuvor. Wie würden sich unsere Städte und Strassen verändern, wenn auch hierzulande mehr Diversität und alltagsgerechtes Planen und Bauen Einzug hielten?

Rebecca Müller (Text)
Lena Waldispühl (Illustrationen)

Ein normaler Dienstag im Haus der Familie Diethelm-Dominitz in Arlesheim. Enea (3) und Luan (18 Monate) sitzen startbereit im Bakfiets. Vater Adrian fährt los. Er ist mit der Strecke zufrieden: «Ich finde das Fahren im Verkehr spannend und fühle mich auch bei herausfordernden Situationen selten bis nie unsicher.» Im Kleinbasel angekommen, übergibt er die Kinder den Grosseltern und fährt mit dem Velo der Grossmama zur Arbeit in ein anderes Basler Quartier. Dieses Beispiel zeigt auf, wie vielfältig die Wege von Personen sind, die Kinderbetreuung, unbezahlte Pflegearbeit und Haushaltsarbeiten wahrnehmen.

Martina Dvoracek ist Co-Präsidentin des Netzwerks Lares, das sich für einen Kulturwandel hin zu einem ganzheitlichen, gendersensiblen und partizipativen Planen und Bauen einsetzt. Sie erklärt: «Die Bewältigung vielfältiger Wegetappen bringt andere Bedürfnisse mit sich, als wenn nur der Arbeitsweg zurückgelegt wird.» Da Frauen noch immer mehr Teilzeit arbeiten und mehr Care-Arbeit übernehmen, sind sie entsprechend häufiger betroffen. Das

ist auch bei der Familie Diethelm-Dominitz so. Denn wenn nicht gerade Dienstag (und Corona-Zeit) ist, fährt Adrian mit dem Tram oder mit dem Velo direkt nach Basel zur Arbeit, gerne auch auf der Hauptstrasse, weil das schneller ist. Und das alles mit wenig Gepäck.

MÜTTER AM PRANGER

Anders empfindet dies Anna-Viola, die Mutter von Enea und Luan. Die Hauptverantwortung für die Care-Arbeit zu tragen, führt möglicherweise zu weniger

Risikotoleranz. «Ich war nie eine Draufgängerin beim Velofahren. Ich habe einfach einen gewissen Respekt vor Autos. Aber nun weiss ich zusätzlich, dass ich die Verantwortung für meine Kinder trage und deshalb nicht einfach drauflosfahren und hoffen kann, dass nichts passiert. Ich fahre lieber so, dass ich nicht hoffen muss.» Und die Last der Mütter geht noch weiter: Liz Canning hat mit «Motherload» einen Film über die Caregoverbewegung in den USA und die Bedeutung des Velos für die Emanzipation >

- 1 | Planen und Bauen für vielfältige Bedürfnisse - ein lohnendes Ziel.
- 2 | Auf dem Velo möglich machen, was bei anderen Verkehrsmitteln üblich ist.



2

der Frauen gedreht. Eindrücklich zeigt sie, dass die Frauen, die mit ihren Kindern in Cargobikes herumfahren, beschimpft, für unverantwortlich erklärt und immer wieder durch wütende Autofahrende gefährdet werden. Nicht der fehlende Platz für Velos wird an den Pranger gestellt, sondern die Mütter.

ARROGANCE OF SPACE

In den Niederlanden hingegen, mit ihrer Weltklasse-Veloinfrastruktur, fahren mehr Frauen als Männer Velo. Diese Erfolgsgeschichte geht weit über die Genderfrage hinaus: Auch alt oder schwanger zu sein, den Schirm aufgespannt zu halten, zu zweit plaudern zu wollen, eine

Behinderung zu haben, mehrere Kinder transportieren zu müssen, einen Rollkoffer hinter sich herzuführen – all das ist kein Hindernis für eine Fahrt mit dem Velo. Im Gegenteil.

Die Realität in den meisten Städten dieser Welt ist eine andere: Copenhagenize Design Co. zeigt, dass der Platz auf unseren Strassen zu einem grossen Teil dem motorisierten, vierrädrigen Verkehr gehört. Dieser bekommt viel mehr Platz, als er in Bezug auf die Personen, die er transportiert, eigentlich verdient. Es ist schlicht das jahrzehntelange Gewohnheitsrecht der Autos und der herrschenden Machtverhältnisse. Bis zum Veloboom Anfang der Achtzigerjahre war das Velo das Ge-

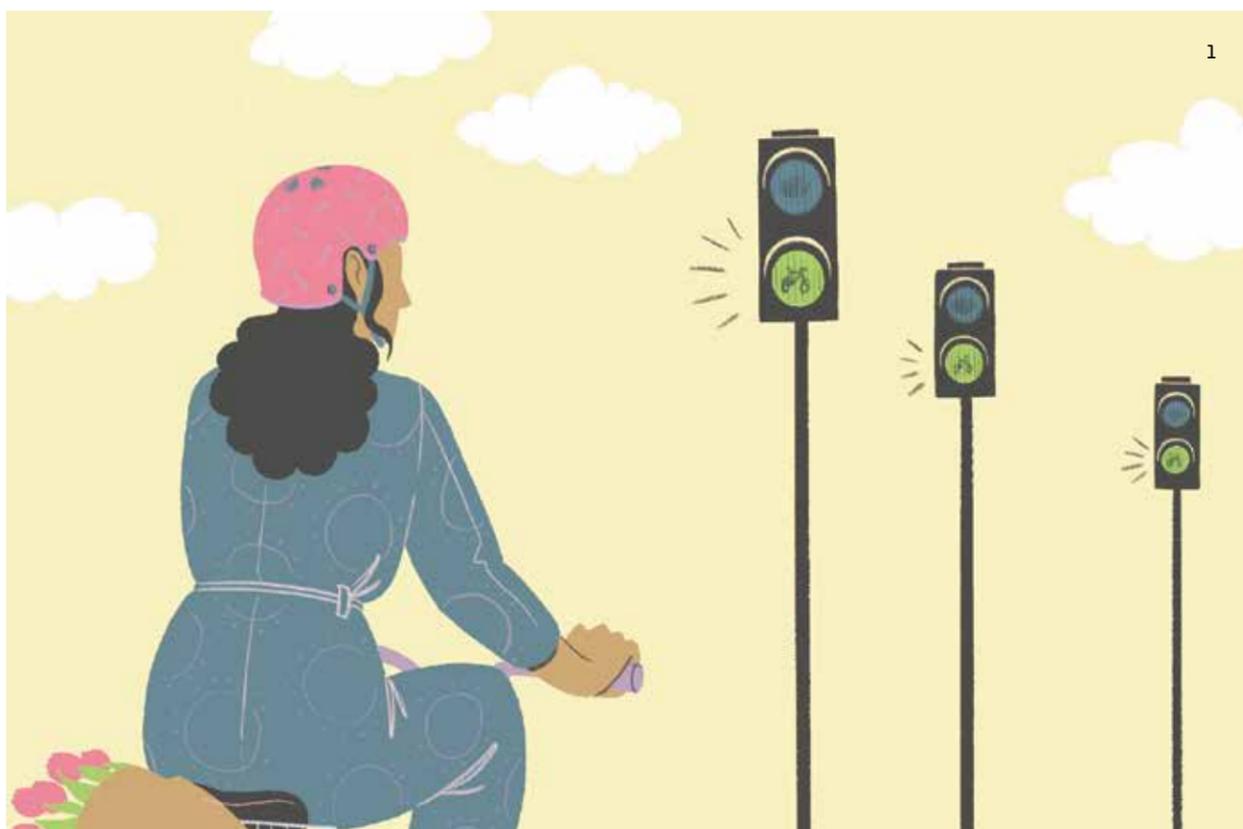
fährt der einfachen Arbeiterschicht. Die sogenannte «arrogance of space» ist auch eine Folge einer Stadt- und Verkehrsplanung, die seit Langem in Männerhand ist. Adrian nimmt dies locker, wenn er sagt: «Die kompliziertesten Kreuzungen sind für mich die besten.» Er nimmt gerade auch mit dem Cargovelo selbstbewusst seinen Platz ein, ob die Autos hinter ihm hupen oder nicht. Auch ohne Velostreifen fühlt er sich sicher. Anna-Viola hingegen hasst es, wenn sie auf einer Strasse fahren muss, auf der sie nicht ausweichen kann und sie keinen geschützten Veloweg hat. Sie ist nicht allein: So sind zum Beispiel in Bogotá nur 25 Prozent der Velofahrenden Frauen. Auch in den Schulen von Bern-Bümpliz fahren die Jungs häufiger Velo als die Mädchen.

«DAS TUT MIR EINFACH LEID»

Eine Antwort auf diese vielfältigen Ungerechtigkeiten ist das gendersensible beziehungsweise alltagsgerechte Planen und Bauen. Martina Dvoracek erläutert: «Alle Entscheidungen werden daraufhin überprüft, ob sie verschiedenen Alltagsrealitäten gerecht werden. Es geht darum, das Bewusstsein für Hierarchien und Arbeitsteilungen zu schärfen. So können die

«Der Zugang zu Mobilität ist eine Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe.»

Juliane Krause



1



2

Bedürfnisse von verschiedenen Anspruchsgruppen bei der Planung angemessen berücksichtigt werden.»

Es ist natürlich weit mehr als eine Veloförderstrategie. Aber es ist auch eine Veloförderstrategie, solange so viele Menschen gerne Velo fahren würden, es aber nicht tun, weil sie sich dabei nicht sicher fühlen oder weil ihre Bedürfnisse ungenügend berücksichtigt werden (Schätzungen gehen von einem Drittel der Bevölkerung aus).

Wollen wir die Jugendlichen aufs Velo bringen, muss das gemütliche Nebeneinanderfahren möglich sein, sodass die jungen Menschen auch auf dem Velo ihre sozialen Kontakte pflegen können. Auch für Kinder sind Routen abseits der Verkehrsströme zentral: «Wenn ich Enea und Luan dabei habe, dann wähle ich natürlich andere Wege, weil ich sie vor den Eindrücken einer Schnellstrasse mit links vorbeisenden und rechts vorbeisenden Autos schützen will», sagt Anna-Viola. Velos mit Anhänger und Cargovelos brauchen Wege, die für breitere, schwerere und weniger wendige Fahrzeuge tauglich sind und sicher an Tramschienen vorbeiführen. Adrian ist aufgefallen, dass es viele unnötige Absätze gibt, die das Bakfiets durchschütteln. «Das tut mir für die Kinder einfach leid.»

Auch die Abstellfrage ist komplizierter: Anna-Viola braucht das Cargovelo nur,

wenn sie auch weiss, wo sie es in der Stadt abstellen kann. So geht mangels grosszügig bemessener und einfach zugänglicher Abstellplätze einiges an Flexibilität verloren.

STADT FÜR ALLE

Der fortschrittliche Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern nimmt das Thema umfassend auf: «Im Unterschied zum motorisierten Verkehr divergieren die Ansprüche der Velofahrenden stärker. (...) Einer inkludierenden Velokultur, welche Menschen von acht bis achtzig ein sicheres und komfortables Velofahren ermöglicht, kommt daher hohe Bedeutung zu.» Dieser Masterplan ist ein Produkt der partizipativen Velo-Offensive, die unter der ehemaligen Gemeinderätin Ursula Wyss lanciert wurde. Auch sonst hat die Stadt Bern punkto Diversität Vorbildcharakter: Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr wird von einer Frau geleitet, und es arbeiten dort Väter, die mit Anhänger und Cargobikes unterwegs sind. Sie hat zudem das nächste partizipative Projekt im Köcher: Sie möchte in Zukunft mit Kindern und Jugendlichen ihre Velohaupttrouten befahren, um so Schwachstellen, die von den Erwachsenen übersehen werden, ausfindig zu machen. Aber auch in der Stadt Bern bleibt einiges zu tun: Wer die Kinder und Jugendlichen auf den Pumptracks beobachtet, nimmt schnell wahr, dass Buben stark in der Überzahl sind. Wie können öffentliche Räume so gestaltet werden, dass sie für alle nutzbar sind?

Die Ausbildung und Sensibilisierung der Fachleute ist zentral. An der Hochschule Luzern gibt es ein CAS «Bedürfnisgerech-

tes Planen und Bauen», in Deutschland neu eine junge Radprofessorin und seit dem 24. Februar das weltweite Netzwerk Women in Cycling, das mit über 1000 Frauen am Start steht.

Ein vielfältiges Team, aber auch der Beizug von Fachpersonen und der sorgfältige Einbezug der Nutzenden machen es möglich, dass nicht an den Bedürfnissen der Menschen vorbeigeplant wird. Und wenn dies doch passiert, dann ist es die Aufgabe von Interessenverbänden wie Pro Velo, anwaltschaftlich eine breite Sichtweise und Verbesserungen zu fordern.

Juliane Krause, Inhaberin des Büros plan & rat mit viel Erfahrung in Genderfragen, schreibt, dass «der Zugang zu Mobilität eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe ist». Das Ziel muss sein, dass Enea und Luan bald schon selbstständig überall komfortabel herumkurven können. Es ist eine Frage der heutigen Gerechtigkeit und der zukünftigen sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit, wie wir unsere Strassen und Städte planen und bauen. ■

Rebecca Müller ist Geschäftsführerin von Pro Velo Kanton Bern.

LINKS

- lares.ch
- copenhagenize.com/2014/09/the-arrogance-of-space-paris-calgary.html
- motherloadmovie.com
- plan-und-rat.de
- bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur