

Riding with the flow?

Female migrants navigating cycling
mobility transitions in Vienna

Master Thesis

Hees, David

Erasmus Mundus Master Course in Urban Studies [4CITIES]

Supervisor: Dr. Wojciech Kebłowski

2nd Reader: Ass.-Prof. Camen Hidalgo

Submission Date: 1st of September, 2023

Abstract

Eine Transformation des Mobilitätssystems hin zu sozialer und ökologischer Gerechtigkeit wurde in der Mobilitätsforschung bereits ausführlich debattiert. Gleichzeitig gerät der vorherrschende Nachhaltigkeitsansatz zunehmend unter Druck, da Fragen sozialer Gerechtigkeit vernachlässigt und die Diskussion auf technische Lösungen für ökologische Probleme reduziert werden. Während die bisherige Forschung die Bedeutung struktureller Machtverhältnisse und Regime-Resistenzen hervorhebt, wird die Rolle von Alltagspraktiken im Allgemeinen und insbesondere die marginalisierter Gruppen vernachlässigt. Darüber hinaus wird der wechselseitige Einfluss dieser Gruppen und dominanter Mobilitätsregime wie der Automobilität in den normativen Zukunftsvisionen nachhaltiger Mobilität zu wenig beachtet. Dies birgt die Gefahr, bestehende Ungleichheiten zu reproduzieren. Mithilfe der Verknüpfung von Systemtheorie und Theorie sozialer Praktiken versucht diese Masterarbeit, sich der Mobilitätstransformation anzunähern. Dabei liegt der Fokus auf der Rolle des Radfahrens und der Radfahrpraktiken von Migrantinnen innerhalb einer sozialräumlichen Transformation hin zu gerechteren urbanen Mobilitätssystemen. Am Beispiel Wien, Österreich, werden verschiedene ethnografische und qualitative Methoden angewandt, um Übergangsszenarien im Spannungsfeld struktureller Machtverhältnisse und individueller sozialer Praktiken zu beleuchten, wobei die Wahrnehmungen der Gruppe der Migrantinnen und der Stadt Wien gegenübergestellt werden. Die Ergebnisse zeigen, dass der Einfluss der Gruppe auf eine Mobilitätswende begrenzt bleibt. Jedoch zeigt sich ebenfalls, dass die Förderung des Radfahrens innerhalb der Gruppe indirekt zu einer breiteren Mobilitätswende beitragen könnte, da Radfahrens wertgeschätzt wird und ein hohes Radfahrrapotenzial innerhalb der Gruppe festgestellt wurden. Die Stadt Wien scheint jedoch keine adäquaten Maßnahmen zu ergreifen, um den Radfahrpraktiken von Migrantinnen und einer möglichen Transformation Rechnung zu tragen, da Sie einen generalistischen Ansatz verfolgt. Durch die Anerkennung des Potenzials des Radfahrens und der Radfahrpraktiken von Migrantinnen sowie durch eine kritische Perspektive auf die zugrundeliegenden strukturellen sozio-ökonomischen Machtverhältnisse hat Wien die Chance, einen gerechten sozialräumlichen Wandel zu unterstützen und Migrantinnen in die Lage zu versetzen, einen Teil zu einer Transformation beizutragen, von der sie selbst profitieren können. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit, individuelle soziale Praktiken, Minderheiten sowie Fragen zu Gerechtigkeit und politischer Verantwortung in die Mobilitätsplanung und Transformationsforschung einzubeziehen.

Key Words: *Mobilität, Radfahren, Radfahrpraktiken, Theorie sozialer Praktiken, Systemdenken, Systemtransformation, Multi-Level-Perspektive, Migrantinnen.*

The question of transitioning the mobility system towards social and ecological justice has been widely debated in the field of mobility research. Simultaneously, the dominant sustainability approach is increasingly under pressure for a neglect of justice and a narrowed discussion on technical solutions for ecological problems. However, while existing research highlights the importance of structural power and regime resistance, the role of daily practices in general and especially among marginalized groups is neglected. Moreover, the way they shape and are shaped by dominant mobility regimes like automobility seems to be avoided in common visions for mobility futures, holding the danger of reproducing inequalities. Utilizing a systems and practice-based approach on mobility transitions, this master's thesis attempts to uncover the role of cycling and migrant women's cycling practices in transitioning urban mobility systems towards a more just socio-spatial configuration. Using Vienna, Austria, as a case study, different ethnographic and qualitative methods are applied to illuminate transition pathways within the force field of structural power relations and individual practices, contrasting perceptions of the group and the city of Vienna. The results show that the group's impact on a mobility transition remains limited but empowering it to cycle could indirectly lead to broader mobility changes, as a positive perception of cycling and a high cycling potential were identified within the group. However, Vienna seems to not take adequate action to accommodate migrant women's cycling practices and a potential transition, as it follows a generalized approach. By acknowledging the potential of cycling and the group's cycling practices, and taking a critical perspective on underlying power relations, Vienna has the chance to support a just socio-spatial re-configuration and enable migrant women to play a vital, mutually beneficial role. The findings stress the need to include individual practices, justice, and politics in mobility planning and transition research.

Key words: *Mobility, cycling, cycling practices, system thinking, system transitions, Multi-Level-Perspective, female migrants, system-practice approach.*

Acknowledgements

I am very grateful for all the support and encouragement I received from everyone who helped me finish this master's thesis and the 4Cities master program.

First, I want to thank Wojciech as my supervisor for his profound and always helpful feedback. Even though we were only able to meet in person once, I felt supported and guided any time.

Further, I want to thank all my interview participants and conversation partners for sharing their expertise, perceptions, and experiences regarding cycling in Vienna. A special thank you is going to the organizers of Station Wien, GB* in the 2nd district and the Nachbarschaftszentrum Ottakring. You are doing great work where it is needed the most.

I further want to thank my friends for emotional and academic support whenever it was needed. A special thanks to Arthur, Nouri, and Lukas for being there.

In addition, a big thank you to the 4Cities staff for making these two years possible and to Cohort 13 who turned these two challenging years into a unique experience.

Another big thank you to my parents. Without your support, none of this would have been possible.

And finally, a special thank you to Ines. No one supports me as much as you do.

Table of Contents

Abstract	1
Acknowledgements	3
Table of Contents	4
List of Figures	6
1. Introduction	8
2. Theoretical Framework	11
2.1 The mobility system	11
2.1.1 Mobilities in the social sciences	11
2.1.2 The Automobility Regime under pressure.....	11
2.1.3 Sustainable mobility: Critique and a need for transition	13
2.1.4 Cycling: A tool to transition the mobility system and challenge automobility?	16
2.1.5 Interim conclusion.....	18
2.2 Systems Thinking: Explanations and transition pathways for mobility systems.....	18
2.2.1 Socio-technical systems & the Multi-Level-Perspective.....	18
2.2.2 A Multi-Level-Perspective on the mobility system.....	21
2.3 Practices and system transition.....	22
2.3.1 Practices and socio-technical systems	22
2.3.2 Practices of cycling.....	23
2.4 Ethnicity and gender in cycling transitions	24
2.4.1 Gender and cycling.....	25
2.4.2 Cycling practices by female migrants	26
2.5 Conclusion of literature	29
3. Methodology	31
3.1 Case Study	32
3.2 Data collection methods	33
3.2.1 Context exploration and participatory observation.....	33
3.2.2 Online survey	34
3.2.3 Interviews	35
3.3 Data analysis methods	38
3.3.1 Qualitative data analysis: Coding interviews with focus group	38
3.3.2 Analyzing the additional data.....	40
4. Case study: Cycling and migration in Vienna	41
4.1 Case study selection	41
4.2 Results: Context of cycling and the mobility system in Vienna.....	44
4.3 Discussion case study	48
5. Findings	52

5.1	Contextual exploration and participatory observations	52
5.2	Online survey	52
5.3	Expert interviews.....	57
5.4	Interviews with focus group	62
5.5	Summarizing the findings.....	69
6.	Discussing the findings & and implications.....	71
6.1	Of trams, cars, and bicycles: Vienna's mobility system.....	72
6.2	Practices, perceptions, challenges? – Female migrants cycling	74
6.3	Transitioning mobility through cycling? The role of female migrants.....	76
6.4	Limitations & reflections.....	80
7.	Conclusion.....	82
8.	Recommendations & further research	85
	Abbreviations	87
	References	88
	Appendix	92

List of Figures

Figure 1: Multi-Level-Perspective of socio-technical systems as a nested hierarchy (Source: Geels, 2002, p. 1261; edited by author, 2023).....	19
Figure 2: Multi-Level-Perspective of Transitions after Geels (2002), expanded by influence of past regimes as suggested by Shove (2012). Landscape pressures and niche innovations adjust existing regimes (Source: Adapted from Geels, 2012, p. 474; edited by author).....	20
Figure 3: In their study, Segert et al. (2015) identify four types of histories migrant women have connected to cycling (blue). Mainly, migrant women were either a) denied cycling from the early age, or b) forced to stop cycling (due to gender rules or migration), c) cycling has been normal for them since their early age, or d) allowed to learn to cycle later in life as rules in their environment changed. Connected to these are the main external influences and their potential positive (+) or negative (-) impacts (red) (Source: Based on Segert et al., 2015, p. 17; edited by author, 2023).	28
Figure 4: Visualized methodological and theoretical framework. The Research problem informs a case study and data collection methods. The data is then analyzed, allowing for a discussion that leads back to the research problem.	32
Figure 5: Events participated in, and locations visited during context exploration and participatory observation.....	33
Figure 6: Flyer distributed online and physical to recruit survey and interview participants (→ Appendix).....	35
Figure 7: Expert interview partners (external and top-down perspective). Interviews that were cancelled are highlighted in red.....	37
Figure 8: Focus group interview partners.....	38
Figure 9: Content-structuring qualitative content analysis suggested by Kuckartz and Rädiker (2022) (source: Kuckartz and Rädiker, 2022, p. 132; edited by author, 2023).....	39
Figure 10: Summary process example of codes for focus group interview analysis.....	40
Figure 11: The migrant population in Vienna is quite equally distributed. There are a four district with a migrant population over 50% (Source: Stadt Wien, 2022, p. 10).....	43
Figure 12: The development of vehicle numbers in Vienna indicates the stabilization of the automobility regime (Data source: Stadt Wien, 2023a; figure by author, 2023).	45
Figure 13: Model split development in Vienna edit (Data source: Stadt Wien, 2015; Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2019; figure by author, 2023).	46
Figure 14: The typical Viennese bike lane is rather narrow and often suddenly ends in many places.	47
Figure 15: The 2023 newly re-developed bike lane on Lassalle Straße in the 2nd district is one of Vienna's flagship cycling projects.	47
Figure 16: According to the numbers, cycling in Vienna is gaining momentum (numbers in millions) (source: Data by VCÖ, 2023; figure by author, 2023).	47
Figure 17: Applying Geels' (2002) MLP-framework on the context of Vienna paints a multi-dimensional picture of the city's mobility system and opens possibilities to identify potential transition pathways. The influence of the different landscape factors is highlighted in red (Source: Geels, 2002, p. 474, p. 1262; edited by author, 2023).....	49
Figure 19: This satiric postcard was published on twitter by a Twitter-account called SPÖ-Diesel. The account criticizes the Viennese social-democratic party (SPÖ) for their supposedly car-friendly politics (Source: SPÖ Diesel, retrieved from: https://twitter.com/spoe_diesel/status/1362784109072908292).	50
Figure 18: Typical Viennese street with the share of space dedicated to each mode (Source: Scherer, 2023).....	50
Figure 20: Participants' country of birth (n=28).	53
Figure 21: Age distribution of the participants (n=28).....	53
Figure 22: What are the transport modes you use the most (multiple answers possible)?	54

Figure 23: What transport modes do you have access to (multiple answers possible)?	54
Figure 24: What is the main reason for you to cycle (multiple answers possible)?	55
Figure 25: How regularly do you cycle usually (n=28)?	55
Figure 26: Would you like to cycle more often (multiple answers possible)?	56
Figure 27: What would make you cycle more (multiple answers possible)?	56
Figure 28: What is your impression of cycling in Vienna (multiple answers possible)?	57
Figure 29: The table shows the summaries of the eight focus group interview partners.	63
Figure 30: Creative protest against the dominance of automobility and for more bike lanes by using the automobility regime's most integral part, the car itself, in Vienna. Sentence on the car reads: "Why is there no child-friendly bike lane here?"	72
Figure 31: With a closer look, some signs of resistance against the automobility regime can become visible. A sticker in the inner city stating, "how much space there would be without cars".....	73
Figure 32: Graffiti on a newly built bike path in Vienna.	73
Figure 33: The discussion allows to adapt the framework by Geels's (2002) on the Viennese context and expand it on the role of niche cycling practices (following suggestions by Larsen, 2017, Shove, 2010, Watson, 2012). This integrated framework shows how practices of female migrants ultimately might influence a Viennese mobility system transition (source: Geels (2002, p. 1236); edited and expanded by author, 2023).	78

1. Introduction

Migrant woman, cycling & transitioning the mobility system

The question of transitioning the mobility system towards social and ecological justice has been widely debated in the field of mobility research. Simultaneously, the dominant sustainability approach is increasingly under pressure as the neglect of aspects of justice in the face of a narrowed discussion on technical solutions for ecological problems became a common point of critique. Research suggests that concepts to deeply transform the mobility system towards ecological and social justice are structurally neglected or hindered. Recently, focus has been put on the question of how to achieve an ecologically and socially just transition. Using a systems approach, scholars like Geels (2002) provide a framework with the Multi-Level-Perspective (MLP) for further analysis that this research project builds on. The focus of the research project lies on the investigation of automobility as a system, respectively a dominant regime, and its interplay with other mobility regimes (like cycling or public transport (PT)) or niche activities (like specific cycling practices), leading to possible transition pathways.

Existing research highlights the importance of structural power, regime resistance, and a narrowed focus on technical solutions accompanied by a neglect of questioning the predominant growth paradigm. However, the role of daily practices in the transition of the mobility system in general and practices outside of the normative visions for sustainable mobility do not receive much attention, even though scholars highlight the importance of practices for understanding systems and their transition. Also, practices by groups outside the normative visions, like minorities defined by gender or ethnicity, are not considered, bearing the risk of reproducing inequalities. Subsequently, the way they shape and are shaped by dominant mobility regimes seems to be neglected in common visions for mobility futures. Considering them holds the potential to not only allow for a just transition but also to gain valuable insights into systemic transitions.

Only a few studies (e.g., Geels, 2012; Kim, 2016; Canitez, 2019) have operationalized the MLP to explain mobility system transitions or focused on cycling in this context. Simultaneously, other scholars highlight the potential of expanding the MLP through a focus on practices (e.g., Shove, 2010; Watson, 2012) and call for a focus on minorities within mobility systems (e.g., Segert et. al, 2015; Aldred, Woodcock & Goodman, 2016). Following this gap in research, a combined system and practice approach was implemented in this study. The goal is to use system theory and the MLP to explain the possibilities of systemic transitions through cycling by focusing on the perspectives and practices of minorities as a lever towards transition and to contribute to the body of literature.

The city of Vienna, Austria, will be used as a case study. Cycling in Vienna can be considered a marginalized practice that, however, is gaining momentum. Thus, it might prove capable of catalyzing a transition. Moreover, Vienna is a city with a long-established migrant history and population, allowing for a case study on minority groups. I argue that examining practices and perceptions of the mobility system in general and cycling specifically from the perspective of female cyclists with a non-EU migrant background in Vienna (a group suggested in the literature) in interaction with dominant mobility regimes might offer new insights on a transformation of the mobility system towards ecological and social justice. Thus, the group's daily practices and perceptions of cycling are examined. Their practices, in this regard, might act as a niche innovation within the mobility system that holds the potential to catalyze a transition. By contrasting them to the plans and perceptions of the city of Vienna, I focus on individual choices rather than top-down decisions and situate them within the forcefield of mobility regime transition.

This approach intends to raise awareness for mobility challenges faced by groups outside the common focus, shed light on the mobility system of Vienna, and illuminate the role female migrants might play

in its transition. Moreover, it holds the potential to deepen a critical assessment of the dominant paradigm of sustainable mobility and the need to re-politicize mobility (planning). Finally, this research project aims to expand the systems approach to explain potential transition pathways within the Viennese mobility system from a critical perspective, forming the basis for recommendations for further actions that could also be applied to different contexts.

Research scope: Questions and hypotheses

This problem statement and approach lead to the following two research questions:

RQ 1) “How are daily practices and perceptions of cycling by migrant women in Vienna challenged by the automobility regime, and in what ways do their potential struggles get recognized by the city of Vienna?”

This question aims to uncover the potential cycling practices of the group, their perception of cycling in Vienna, and, if applicable, in what ways they are challenged by the automobility regime. Also, it focuses on the role of the city: What does the city of Vienna think about migrant women cycling in general and their needs in particular, and how is it supporting this group's practices? Building on the literature and the research problem, the following first hypothesis can be postulated:

Hypothesis 1) “Migrant women have distinct practices and perceptions of cycling that lead to conflicts with automobility, and special needs connected to it. These are (partly) overseen by the city of Vienna, that focuses on cycling as a homogenous practice by a homogenous group.”

To cover not only the group's situation but also its impact on the system, a second research question with a connected hypothesis can be derived:

RQ 2) “How might the group's practices and perceptions contribute to a mobility system transition, subsequently challenging the automobility regime?”

This second question tries to find out what importance cycling has for the group and subsequently, what impact their practices as a potential niche innovation within the cycling regime have on a mobility system transition, what their motivations for cycling are, and finally, if and in what ways the automobility regime in Vienna is challenged through the group's cycling practices. The hypothesis goes as follows:

Hypothesis 2: “Migrant women cycling can play a vital role in a mobility system transition if their distinct practices and needs are catered for. Therefore, catering for migrant women's needs opens transition pathways towards a cycling transition challenging the automobility regime.”

To test the hypotheses and answer the research questions, different ethnographic and qualitative methods were combined. First, an online survey with a total response rate of 56 participants was launched. This resulted in a total of eight interviews with women of a non-EU migrant background (focus group interviews) on their perceptions of and experiences with cycling. These were supplemented by five expert interviews with community organizations and city officials. This fieldwork was accompanied by different endeavors in the field, e.g., participatory observation, participating in bike workshops, and German courses.

The following thesis starts with a description of the current state of research on the topic, highlighting the connections and synergies between a system and practice approach to mobility, the group of female migrants, and the practice of cycling (→ Ch. 2). In the following section, the methodology is explained

(→ Ch. 3), accompanied by a description of the Vienna case study (→ Ch. 4). The gathered data is then elaborated (→ Ch. 5) and discussed (→ Ch. 6) with the intention to answer the research questions (→ Ch. 7). Throughout the research, I am reflective of my personal background and position as a researcher working with vulnerable groups. This, in combination with the learnings from this project, will be incorporated in the final reflection (→ Ch. 8).

2. Theoretical Framework

The first part of this master's thesis lays the foundations for further analysis and discourse. First, the mobility system is introduced, and afterwards approached from a systemic perspective. Following this, practice and system theory are connected to allow for a profound description and analysis of mobility system transitions. In the fourth and final chapter, the role of cycling and gender within cycling transitions is examined.

2.1 The mobility system

The following first theory approaches the field of mobility transitions with a focus on automobility and cycling. First, mobility research is situated within the social sciences and automobility is examined from a systemic perspective and situated within a broader discourse of sustainable mobility that is analyzed critically. Further, cycling is introduced as a mode with a potential to transition the mobility system.

2.1.1 Mobilities in the social sciences

Mobility is an omnipresent part of our daily lives, as everyone is dependent on the movement of people, goods, and information (Banister, 2011; Sheller & Urry, 2006). After being ignored for most of the 20th century by city planners and social sciences alike, in the light of an increasing debate on sustainable spatial (re-)development and an ever more mobilizing world, the movement of people, goods, and information has gained traction among social scientists in the last three decades as lever towards ecological and social transition and entry point for future research (Dangschat, 2011, p. 56). This shift is characterized as the mobilities turn in the social sciences (Kęblowski, Bassens, & van Criekingen, 2016, p. 10). In 2006, Sheller and Urry coined the term *New Mobilities Paradigm* and explain why mobility matters when researching spatial configurations.¹ Sheller and Urry (2006, p. 208) showcase that places need to be understood as dynamic, interconnected, and interdependent within a system of mobility rather than static. Mobilities are relevant, as they "do not just take place, but also make place" (Sheller, 2018, p. 69) and require static infrastructures (Sheller & Urry, 2006, p. 210).

Broadly, mobility can be defined as the movement itself (Hanson, 2010, p. 7; Segert, 2013, p. 2), but also as a potential for movement (a need), with traffic being interpreted as the fulfillment of this need (Dangschat, 2011, p. 57; Sheller, 2018). In this context, mobility research in the social sciences is about power relations allowing or restricting the capacity to move. Accordingly, this research goes beyond mobility as mere movement and includes "the power of discourses, practices, and infrastructures of mobility in creating the effects of both movement and stasis, demobilization and remobilization" (Sheller, 2018, p. 33). All aspects combined form a complex system that also creates its own path dependencies (Sheller & Urry, 2006; Geels, 2002, 2012). Mobility, in this sense, becomes a way to examine how systems shape and are shaped by power relations between their elements.

2.1.2 The Automobility Regime under pressure

The automobility system

To understand and influence the system of mobility described by Sheller and Urry (2006), it is crucial to outline the mobility system in its current form². Mobility for the last seven decades has been dominated by the personal automobile. Urry (2004) describes this as an automobility system which

¹ This set of theories situating movement within the social sciences mobilizes the so-called spatial turn within the field Sheller and Urry (2006, p. 210); Sheller (2018).

² As it is impossible to speak for all mobility systems on the planet as homogenous, regarding the case study, this project focuses on the Austrian context. Being aware of the euro-centrist perspective that might come with this approach, the case and findings are potentially applicable to the western-European context (see → Ch. 6.4 for limitations).

includes more than just cars but rather depicts a complex and interconnected system that dominates our spatial configurations, social interactions, and discourses. To him, it spans world-wide and includes everything from drivers to cars, roads, and all connected industries (Watson, 2012, p. 492), forming a social structure that “generates the preconditions for its own self-expansion” (Urry, 2004, pp. 26–27). This system is deeply interconnected with an association of cars with modernity and freedom³ (Manderscheid & Cass, 2010, p. 5; Urry, 2004, p. 28). In contrast to Urry (2004), Böhm (2006) sees automobility as a regime rather than a system. He argues that a systemic view ignores human actions as well as political power shaping the system, and rethinking automobility must take place outside the system itself.⁴

What Böhm (2006), Urry (2004) and Manderscheid and Cass (2010) agree on is the dominant character of automobility. This continuous dominance is achieved by path dependencies: Small changes that irreversibly steered the mobility system in the direction of automobility through lock-in-effects (Urry, 2004, p. 32). Cohen (2012, p. 381) sees a powerful triangle of industry, real estate, and construction developers as well as (transport) planners at work that (re-) establishes the automobile through time and space.⁵

While this research project focusses on individual practices within system transitions, it is important to illustrate the context in which these practices take place. Following the literature, examining automobility regime resistance and mobility system transition pathways (→ Ch. 2.2.2., 2.3) involves highlighting the underpinning power structures of capitalism, which shape much of our society and, consequently, the mobility system.⁶ Haas (2021) connects automobility dominance with capitalism, calling “the automotive industry (...) the leading industry of global capitalism” (Haas, 2021, p. 4). Böhm (2006) similarly suggests that automobility aligns seamlessly with liberal ideology's notions of freedom and modernity. Scholars like Haas (2021) and Manderscheid and Cass (2010)⁷ highlight how the car is inherently connected to capitalism and reproduces inequalities within capitalist logic “marked by the interlocking of various class, patriarchal and racialised (sic!) relations of inequality” (Haas, 2021, p. 5).

Negative effects of automobility

The literature argues that the major problems with dependence on cars created by the automobility regime are the injustices produced by its negative effects. The main points of critique are the direct and indirect ecological damages generated through automobility. As Urry (2004) stated that the automobile generates its own pre-conditions, following Banister (2011) and Cohen (2012) this seems true when it comes to land use and travel patterns, generating sprawl and increased resource consumption. This points to the elementary recognition that mobility and space are indeed interconnected and fundamentally influence each other. Böhm (2006) and Gössling (2016) summarize distress, noise,

³ Different scholars criticize this promise of freedom, as it becomes a necessity (Urry, 2004, p. 28). According to Manderscheid and Cass (2010), Gössling and Cohen (2014), and Böhm (2006), in the light of this dominance, not to drive or even advocating for other forms of mobility becomes a deviant, abnormal activity, as it violates the incumbent order.

⁴ This research project uses Böhm's (2006) interpretation of automobility as a regime to describe its position within the mobility system, its relation to other regimes, and mobility system transitions.

⁵ The automobility regime's resistance will be further elaborated in a systemic context in → Ch. 2.2.2.

⁶ The capitalist economic system plays a significant role in the overall socio-technical landscape the mobility regimes are embedded in. In this context, the framework of neoliberalism could be used. I abstain from introducing the concept, as it is as complex as contested and goes beyond the constraints of this project. Pinson and Journel (2016) formulate a helpful critique on neoliberalism, defining strengths and weaknesses of the concept for a more profound examination.

⁷ Manderscheid and Cass (2010) go so far to argue that automobility depicts capitalist mobility, stating that the whole system of society would “serve capital and automobility in a mutually reinforcing dispositive” (Manderscheid & Cass, 2010, p. 13).

pollution, accidents, greenhouse gas (GHG) emissions and spatial re-configurations as automobility's main negative effects. Gössling (2016) further emphasizes the injustices connected to them, as they are in fact very unevenly distributed in society – locally as with noise emissions or space allocation and globally as with GHG emissions. According to Gössling (2016), non-motorized road users and e.g., financially marginalized are most exposed to the system of automobility. In summary, the automobile is regarded as inherently unjust as it restricts the freedom of non-automobile-users to for example use space, breathe clean air, participate in society etc. (Manderscheid & Cass, 2010, p. 5). To Gössling (2016, p. 6), this injustice is mirrored in the different political treatment of different transport modes, where the car is structurally favored over more sustainable alternatives.

Peak-Car: Change behind the horizon?

Despite the self-reinforcing characteristics, negative effects, and injustices connected to the automobility regime, the literature highlights that its domination might be in an early stage of decline. As Cohen (2012) explains, the automobility regime might reach a point of saturation soon, opening a window of opportunity for transition. While, according to her, the transition is still in an early stage, the very own factors that established the automobility regime now start to undermine it macro-scale factors are now moving in reverse direction and undermining the foundations on which automobile society has been constructed. (...) starting to reshape both the socio-technical landscape and the landscape-regime interface Cohen (2012, p. 384).⁸ This observation is shared by other scholars like Geels (2012), and Böhm (2006, p. 10) who points to the automobility regime's fragility⁹. Reasons for this impending transition are identified as e.g., Climate change (Manderscheid & Cass, 2010) or a cultural change away from automobility in urban environments (Pucher & Buehler, 2017; Cohen, 2012).

Three key takeaways for this project arise from this first discussion of the automobility regime. First, looking at mobility and challenging incumbent regimes means dealing with systems. Mobility is not mere movement but interconnected and in interaction with underlying power relations and path-dependencies. Second, the automobility regime's dominance must be explained from a systemic perspective and in the context of capitalism. Third, scholars highlight that this dominance can and must be challenged, and the system's fragility itself should be emphasized (Geels, 2012). The possibility of a transition will be explained in the next chapter by situating the mobility system in the context of current mobility paradigms and discourses.

2.1.3 Sustainable mobility: Critique and a need for transition

The Sustainable Mobility Paradigm

Overall, the automobility regime elaborated in the previous chapter can be interpreted as a dominant regime on the one hand competing with alternative forms of mobility on the other. Following the literature, automobility can also be situated within a conflict between a so-called neoclassical mobility paradigm focused on “utility, efficiency and economic growth” (Kęblowski et al., 2016, p. 4) and what Banister (2008) coined the sustainable mobility paradigm, that frames mobility around the topic of sustainable development.¹⁰

⁸ Taking Böhm's (2006) analysis into account, Cohen (2012) suggests that the threefold regime of automobility constituted of truth, power, and subjectivity, might decline.

⁹ Geels (2012, p. 479) gives a similar assessment and explains four signs of a growing weakening of automobility: The appearance of restrictions to cars in cities, the stagnation of car use, politicians start committing to car-alternatives and the raising awareness and acceptance of sustainability. Nevertheless, he and other scholars constitute that the transition is in an early stage.

¹⁰ The discourse on sustainable mobility must be situated within a larger discourse around sustainability, that emerged in the 1970s and gained traction in the last decade in the face of the impending climate catastrophe. Literature shows that the term is not only hard to define but even controversial (e.g., Hanson, 2010). Angheloiu

In summary, sustainable mobility is broadly defined by different scholars as a process that focusses on the use of transport modes that ensure the wellbeing of current and future generations, by having the lowest negative effects on the environment, while fostering the highest possible degree of equity and accessibility (Hanson, 2010; Angheloiu & Tennant, 2020; Soliz, 2021). Soliz (2021) summarizes sustainable mobility as being “environmentally responsible, economically viable, and socially just” (Soliz, 2021, p. 3). To Banister (2011), this entails the overall reduction of trips, their lengths, and a shift of remaining trips to more sustainable modes that must be used more efficiently.

A critique of sustainable mobility

The literature review suggests that on first sight, the mobility paradigm shift seems to be decided in favor of sustainability. Nevertheless, contrary to popular belief, several scholars criticize that a paradigm shift away from neoclassical towards sustainable mobility might not fundamentally change the outcomes and injustices produced by the mobility system. In this context, two aspects must be highlighted: First, the described shift from neoclassical to sustainable mobility so far seems to suffer from what Gössling and Cohen (2014, p. 198) and Gössling (2016, p. 1) describe as an obvious implementation gap between theoretical ambitions to shift towards sustainable mobility and the ongoing reality of automobile development. According to the authors and in line with scholars like Böhm (2006), this gap can be explained in part by the dominant and resistant character of the automobility regime. These circumstances are consolidated through a lack of visions of alternatives and political leadership to push for a true, sustainable transformation (Banister, 2011; Stoddard et al., 2021).¹¹

Second, the paradigm shift itself must be questioned. While a shift away from polluting and unjust transport modes is certainly desirable as it holds the potential to improve negative ecological and social impacts, a variety of scholars (e.g., Manderscheid & Cass, 2010; Gössling & Cohen, 2014; Kęblowski, Bassens & van Criekingen, 2016; Reigner & Brenac, 2019) question the shift towards sustainable mobility itself. Bearing the close connection between capitalism and the automobility regime in mind, sustainable mobility might leave the underlying power structures unaffected and continue to shape the mobility system within a capitalist logic of growth, threatening its development towards inclusion and justice. Following Gössling and Cohen (2014), this aspect partly explains the implementation gap. To the authors, the reproduction of a growth paradigm within the economic system of neoliberal capitalism is the major barrier inhibiting successful, sustainable mobility policies.¹²

Connecting to this point, Kęblowski et al. (2016, p. 5) further argue that the discourse on sustainable mobility obscures the current mobility system's as well as transport studies' depoliticized. According to the authors, sustainable mobility in this context sees challenges as mainly technical and serves the implementation of copy-paste solutions – regardless of context and systemic factors.¹³ This critique is

and Tennant (2020) differentiate the concept of sustainability from transition and resilience, concluding in agreement with Hanson (2010) that sustainability is the “broadest and fuzziest umbrella term” (Angheloiu & Tennant, 2020, p. 3). Despite being contested, sustainable development, and, subsequently, sustainable mobility are today standard buzzwords used by cities and companies world-wide and therefore need to be approached critically.

¹¹ According to Stoddart et al. (2021), a faith in technological innovations justifies passivity and delegitimizes calls for more radical structural transformation Stoddard et al. (2021, p. 673).

¹² Gössling and Cohen (2014) call these major reasons explaining the implementation gap transport taboos. Breaking with these would require decision makers to question neoliberal governance (Gössling & Cohen, 2014, p. 198). Sustainable governance, in their regard, mainly serves not structural change but growth (Gössling & Cohen, 2014, p. 204). Simultaneously, market-based measures are unable to support a transition. Compared to Gössling (2016), who focusses on negative outcomes of the automobility system, the critique of Gössling and Cohen (2014) can be regarded as more structural.

¹³ Kęblowski et al. (2016) suggest operationalizing a Right-to-the-City (RTTC) approach to the field of mobility, building on the work of Henry Lefebvre to re-politicize the debate with a focus on power structures underlying

shared by other scholars like Reigner and Brenac (2019). They blame a neoliberalist rationality for the depoliticization that, in their view, incorporated the sustainability paradigm to serve its own agenda, hindering a just transition. They further argue that by ignoring aspects of social justice and practices, inequalities and the existing system are reproduced (Reigner & Brenac, 2019, p. 221). To them and in accordance with Kęblowski et al. (2016), most sustainability projects do not solve ecological or social problem or serve all parts of society, but rather concentrate on special projects and links that have the highest economic value.¹⁴ Consequently, Reigner & Brenac (2019) warn that sustainability projects become a mere tool that transform cities into safe spaces for the upper classes, displacing marginalized and undesirable groups of society.

These observations are extremely important when researching system transitions towards social and ecological sustainability. They highlight the need for a critical perspective on the development of assumably more sustainable modes like cycling, as it holds the danger of reproducing inequalities and unjust urban configurations if the underlying power relations are neglected. A transition towards sustainable mobility that merely focuses on technical solutions for predominantly ecological problems (Gössling & Cohen, 2014, p. 200; Manderscheid & Cass, 2010) entails the danger of ignoring aspects of social justice and inequalities (Haas, 2021, p. 10). Therefore, aspects of justice deserve special attention when planning for a mobility system.^{15¹⁶}

What the scholars cited¹⁷ have in common is a fundamental critique of the status quo, calling popular measures (like many sustainable mobility concepts) either insufficient or even not intended to catalyze a structural (mobility) transformation. On the contrary, the focus is placed on “quick fixes” (Abson et al., 2017, p. 30) instead of structural changes. Still, to them, this transformation is very much necessary to achieve a more just and socially and ecologically sustainable mobility system. The main reasons hindering a transition are the acceptance of the incumbent capitalist system fostering economic growth and path dependent developments locking in the status quo. Literature further highlights the importance of justice within sustainability discourse. When analyzing the potential and limitations of cycling practices as a lever for transformation within the mobility system, these aspects must be acknowledged to avoid the danger of it becoming a mere (technological) tool to pursue a neoliberal sustainable agenda and thus reproducing the existing inequalities. Thus, the next chapter briefly discusses the possibilities and limitations of a cycling regime regarding mobility system transitions.

mobility. Moreover, they question a right-to-mobility approach and connected unlimited mobility and argue for a right not to move.

¹⁴ To Reigner & Brenac (2019), a focus on behavior changes (that e.g., Banister, 2011 is opting for) and individual responsibility within sustainability discourses blurs structural problems by making the individual a problem and a solution at the same time.

¹⁵ The definition of just transition anticipated in this project will be further elaborated in → Ch. 2.5.

¹⁶ Sheller (2018) connects to this deficit and elaborates on what she calls mobility justice. Following her definition, different injustices (spatial justice, transport justice (expanding the approach by Gössling, 2016), climate justice, and social justice) are all connected to the uneven distribution of mobility resulting from unjust power relations. To Sheller (2018), mobility justice is a systemic question and “a core political struggle (...) over space, movement, and (...) relations of power” (Sheller, 2018, p. 39). Thus, it serves not only as a theoretical concept that explains power structures and relations in the mobility system, but also allows for re-politicizing the debate. Following Sheller (2018), mobility justice mobilizes spatial justice and the production of space. This connects to the work of Kęblowski et al. (2016). Overall, an approach building on the production of space and the RTTC goes beyond the constraints of this project but might be capable of generating additional insights on the impact of structural power relations on mobility system transitions (see recommendations for further research → Ch. 8).

¹⁷ E.g., Angheloiu and Tenant (2012); Gössling and Cohen (2014); Reigner and Brenac (2019); Stoddard et al. (2021)

2.1.4 Cycling: A tool to transition the mobility system and challenge automobility?

Cycling as an alternative

Why is it important to talk about cycling when researching ways to transition the current mobility system? In the light of the negative ecological and social effects of automobility, the bicycle has recently experienced a revival as a potential sustainable alternative form of mobility in academic research and usage (Soliz, 2021; Canitez, 2019). This growth was increased due to the COVID19 pandemic and innovations like bike sharing and e-bikes gaining pace (Pucher & Buehler, 2017). Still, the bicycle as a potential alternative to automobility is not new. It originated decades before automobility and was a dominant regime in many cities in “western” cities like Vienna, Austria, before being slowly replaced by automobility (Hachleitner, Marschik, Müllner, & Zappe, 2013). Going back as far as the late 1970s, scholars like Illich (1983 [1978]) define the bicycle in contrast to automobility as a slow, highly efficient, and more just mode of transport. Many scholars agree and highlight the benefits of cycling. In their 2017 publication, Pucher and Buehler call it “environmentally, socially and economically sustainable” (J. Pucher & Buehler, 2017, p. 689). This view is supported by other scholars like Law and Karnilowicz (2014), hove (2012), and Canitez (2019). Pucher and Buehler (2017) conclude that the positive impacts of cycling far exceed its risks. Fernández-Heredia, Monzón, and Jara-Díaz (2014) conclude that “cycling is not the panacea for urban transport-related problems but it has healthy effects (...) and has positive environmental impacts” (Fernández-Heredia, Monzón, & Jara-Díaz, 2014, p. 1). In line with Cohen (2012), Pucher and Buehler (2017) recognize a cultural shift away from the automobile as creating momentum for a transition and an opportunity for a cycling regime to emerge.

How to make cycling prominent

As the positive impacts of cycling are widely recognized by scholars and increasingly by decision makers, the literature focuses on ways to make cycling more attractive. Despite the growing interest in cycling, cyclists arguably are generally disadvantaged compared to motorists, especially when it comes to political support and the provision of infrastructure and street space (Gössling, 2016, p. 5). This leads to tensions between cyclists and motorists if they are forced to share the space (Law & Karnilowicz, 2014, p. 300). In the view of Pucher and Buehler (2017), the highest constraint to bicycle usage are safety concerns, which in return must be met with secure infrastructure.¹⁸ However, in an earlier publication, J. Pucher, Dill, and Handy (2010) conclude that while good cycling infrastructure is important and connected to a high level of cycling (see also Castañeda, 2021, p. 1), a causality remains unclear. This indicates that infrastructure might induce cycle use, but a vice versa case is possible, too. In summary, they make important points in showing that a comprehensive approach consisting of many interventions is most effective, moreover, a generalization is difficult as preexisting conditions influence the effectiveness of mobility interventions and lastly, the bicycle can only be a solution in the sense of being one of many necessary leverage points (J. Pucher et al., 2010, 121). Jennings, Petzer, and Goldman (2016) agree and argue that a simple implementation of infrastructure alone will not be sufficient but must be integrated into other soft infrastructures like (social) policies. They emphasize the necessity of actively weakening the automobility regime in addition to the implementation of a potential cycling regime. Canitez (2019) adds that next to infrastructure, “socio-cultural factors such as cycling identity, cultural meanings, and gendered perceptions are seen as a major barrier for cycling” (Canitez, 2019, p. 183). Moreover, Fernández-Heredia, Monzón, and Jara-Díaz (2014, p. 9) add that what they call “external restrictions” like perceived danger have a far higher impact on cycling usage than “physical determinants” (Fernández-Heredia et al., 2014, p. 9). All these factors underline that transitioning the

¹⁸ The focus interviews’ findings support these claims (→ Ch. 5.3).

mobility system requires more than building bike paths. In the face of an implementation gap of cycling infrastructure¹⁹, scholars like Nello-Deakin (2020) even state that we know enough about how to execute a cycling transition and just need to start.

Cycling from a critical perspective

The mostly positive appraisal of the bicycle as a tool to challenge the dominant automobility system (as through Pucher & Buehler, 2017; Nello-Deakin, 2020) is met by critical voices (Law & Karnilowicz, 2014; Aldred, Woodcock & Goodman, 2016; Reid-Musson, 2018; Castañeda, 2021) (→ Ch. 2.3.2). In summary, scholars like Castañeda (2021) and Baker (2020) question the normative claims by other scholars on best-practice infrastructure and approaches to increase cycling as being too north-centric and thinking too short: Who defines what cycling should be like? In accordance with Law and Karnilowicz (2014), Castañeda (2021) asks for situating and worlding knowledge of cycling as being also beneficial for European and North American contexts. Baker (2020) even argues that the bicycle itself should be examined from a critical perspective. She argues that often cycling and the bicycle are regarded as tools for profit, serving the incumbent neoliberal economic configuration (Baker, 2020, p. 6). Aldred, Woodcock, and Goodman (2016, p. 39) add another important observation to the discussion on critical bicycle research. According to their observations, simply increasing cycling is not equivalent to increasing cycling diversity. Therefore, policy makers need to care more about cyclists from marginalized parts of society to make cycling a truly inclusive and socially sustainable alternative to automobility.

Furthermore, Law and Karnilowicz (2014) emphasize the need to critically reflect on generalizations in connection to migrants cycling. To them, “cycling encapsulates complex meanings within a larger social structure” (Law & Karnilowicz, 2014, p. 305). Following their line of argumentation, it is therefore dangerous to take cycling as non-political or universal (this aspect will be picked up and further elaborated in → Ch. 2.4.2). While it is tempting to focus on the positive aspects of cycling from a mainstream perspective that uncritically categorizes it as a one-fits-all solution, it is important to take critical observations into account when researching the possibilities of transitioning the mobility system. In the light of the general critique on sustainability elaborated in → Ch. 2.1.3, it becomes clear that an uncritical approach to cycling transitions holds the danger of reproducing the structures and problems that the transition tries to overcome.

Overall, this chapter’s findings show that cycling, despite its potential, can only be part of a solution and a truly just mobility system transition if some key points are respected. First, it must be acknowledged that cycling alone is not a panacea but must be viewed from a systemic perspective and as part of a greater whole. Correspondingly, cycling infrastructure is part of the solution but never sufficient to achieve a just mobility system. Second, the political nature of mobility (planning) cannot be ignored. Instead, it can be acknowledged that cycling, as a political social practice, can contribute to an evenly political transition. Simultaneously, ignoring the political holds the danger of degrading cycling to a technical solution, ignoring the systems underlying power structures and thus reproducing its inequalities. Third, to profoundly include aspects of justice, it must not be asked if cycling can contribute to a transition, but how, by whom and where respectively for whom cycling is promoted. After all, cycling can only become part of a profound mobility system transition²⁰ if it is accessible and beneficial

¹⁹ The so-called implementation gap regarding sustainable mobility will be further elaborated in → Ch. 2.1.3.

²⁰ The definition of just transition anticipated in this project will be further elaborated in → Ch. 2.5.

to those that are challenged the most by the current automobility regime and could benefit the most from a who a system transition.²¹

2.1.5 Interim conclusion

This first part of the theoretical framework examined the mobility system, highlighted current debates, and analyzed options for transition. Using the work of (Urry, 2004) as a foundation, the automobility regime and its resistance are explained from a critical perspective (e.g., Böhm, 2006; Manderscheid & Cass, 2010; Haas, 2021). Automobility's interweaving with capitalism was discovered as the main reason the transition has not yet taken place. Furthermore, scholars are concerned that an uncritical sustainability transition might not help to increase social and ecological justice. Scholars like Reigner and Brenac (2019), Manderscheid and Cass (2010), Haas (2021) and Gössling and Cohen (2014) provide an argumentative foundation to structurally criticize the current mobility system dominated by automobility as well as sustainable mobility approaches ignoring structural power relations. Further, they argue that the framing of the current mobility system's flaws as ecological problems that would require only technological fixes ignores aspects of social justice. Eventually, most scholars conclude that a transition towards a sustainable mobility system is necessary to prevent not only ecological collapse but also allow for social justice. This observation is accompanied by the conclusion that it is important to use a structuralist and systemic perspective and include underlying power relations into a possible equation for sustainable mobility transitions. Cycling was identified as an important part of a mobility transition as it has various positive effects. Still, it is important to be aware of its limitations, as it requires various measures to improve cycling conditions. Moreover, cyclists are not a homogenous group but have a multitude of needs and backgrounds that must be acknowledged.

So far, two aspects have become clear that will guide further research and the theoretical framework. First, looking at mobility transitions from the perspective of justice means engaging with systems. Therefore, the next chapter will examine system theory and connect it with mobility discourses. Second, it is shown that cycling plays a role in the transition. Still, it must be treated critically so as not to reproduce the problems it intends to overcome. Moreover, it was already suggested that cycling needs to be treated as a heterogenous practice. Therefore, different individual practices will be connected to a systemic approach elaborated in → Ch. 2.3. Marginalized groups require special attention to guarantee a just transition. Thus, the final theory chapter → Ch. 2.4 highlights these needs by forging a bridge to this research project's case study and shedding light on the mobility needs of migrant women, a group that can be regarded as structurally marginalized and confronted with intersectional discrimination.

2.2 Systems Thinking: Explanations and transition pathways for mobility systems

In the previous chapters, different sources used a system approach to explain the complexities of the reality of mobility systems (e.g., Urry, 2004; Canitez, 2019). In this theory chapter, this approach will be further elaborated, as it allows to highlight the impact of structural powers (→ Ch. 2.1) and equally to examine possible pathways for transition from different perspectives and levels.

2.2.1 Socio-technical systems & the Multi-Level-Perspective

Socio-technical systems

To Abson et al. (2017), system thinking positively connects “disciplinary boundaries by focusing on the dynamic interrelationships of different elements (...) [and] takes a systemic view of sustainability issues” (Abson et al., 2017, p. 31). McPhearson et al. (2021) argue that a structural approach is even

²¹ These aspects will be used later in this project's case study to assess the findings and the role cycling plays within transitioning the Viennese mobility system in → Ch. 6, 7.

necessary for transformation. They ask for the adoption of a Socio-Ecological-Technical (SET) system approach to overcome a mere technical or ecological focus. To the authors, all different aspects of a system must be thought of together, as only looking at one will miss the system's complexity (McPhearson et al., 2021, p. 4). Geels (2012) frames the mobility system as a socio-technical system that he defines as “a configuration of elements that include technology, policy, markets, consumer practices, infrastructure, cultural meaning, and scientific knowledge” (Geels, 2012, p. 471). In his view, socio-technological transitions are understood as major changes within the system unfolding over longer time periods and including different actors and elements.²²

The Multi-Level-Perspective

With the Multi-Level-Perspective (MLP), Geels (2002) provides a holistic concept that allows not only to explain existing mobility systems, but also how transitions within this system occur by focusing on “stability and change” (Geels, 2012, p. 472). The MLP is defined by three hierarchical, interconnected levels within a system (→ figure 1). The highest is the landscape or macro level – the background setting for regimes and niches to evolve. To Geels, it is a physical space as well as a metaphorical space. Changes at this level generate pressure on the second level: The regime or meso-level. The regime level consists of established actors and the rules and norms they draw on. The third level is the (micro) level of niches. These are safe spaces where innovations evolve in a rather precarious setting and eventually gain momentum to challenge or influence the regime. (Geels, 2002, 2014; Cohen, 2012)

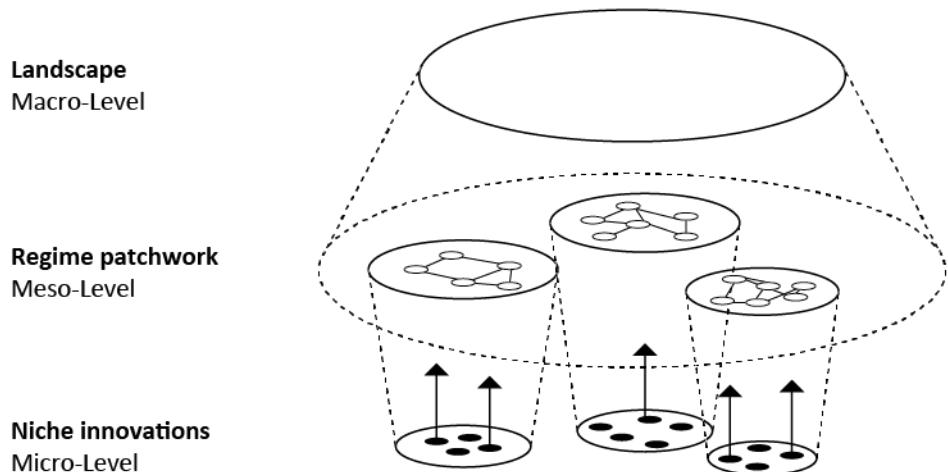


Figure 1: Multi-Level-Perspective of socio-technical systems as a nested hierarchy (Source: Geels, 2002, p. 1261; edited by author, 2023).

According to Canitez (2019), socio-technical transition approaches are a common strategy “to guide future transitions in sustainable directions” (Canitez, 2019, p. 173). Geels (2004) explains transitions as innovations on the niche level that eventually stabilize and break through to the regime level, where old regimes are replaced (→ figure 2). According to Geels (2012), innovation on the regime level “is mostly incremental” (Geels, 2012, p. 473). In later publications, Geels (2014, 2019) expands his MLP concept

²² This research project builds on Geels' (2012) and McPhearson et al.'s (2021) interpretation of mobility as a socio-technical system that includes all elements connected to it.

to do justice to the various possibilities of system transition and acknowledge the impact of structural power relations.²³

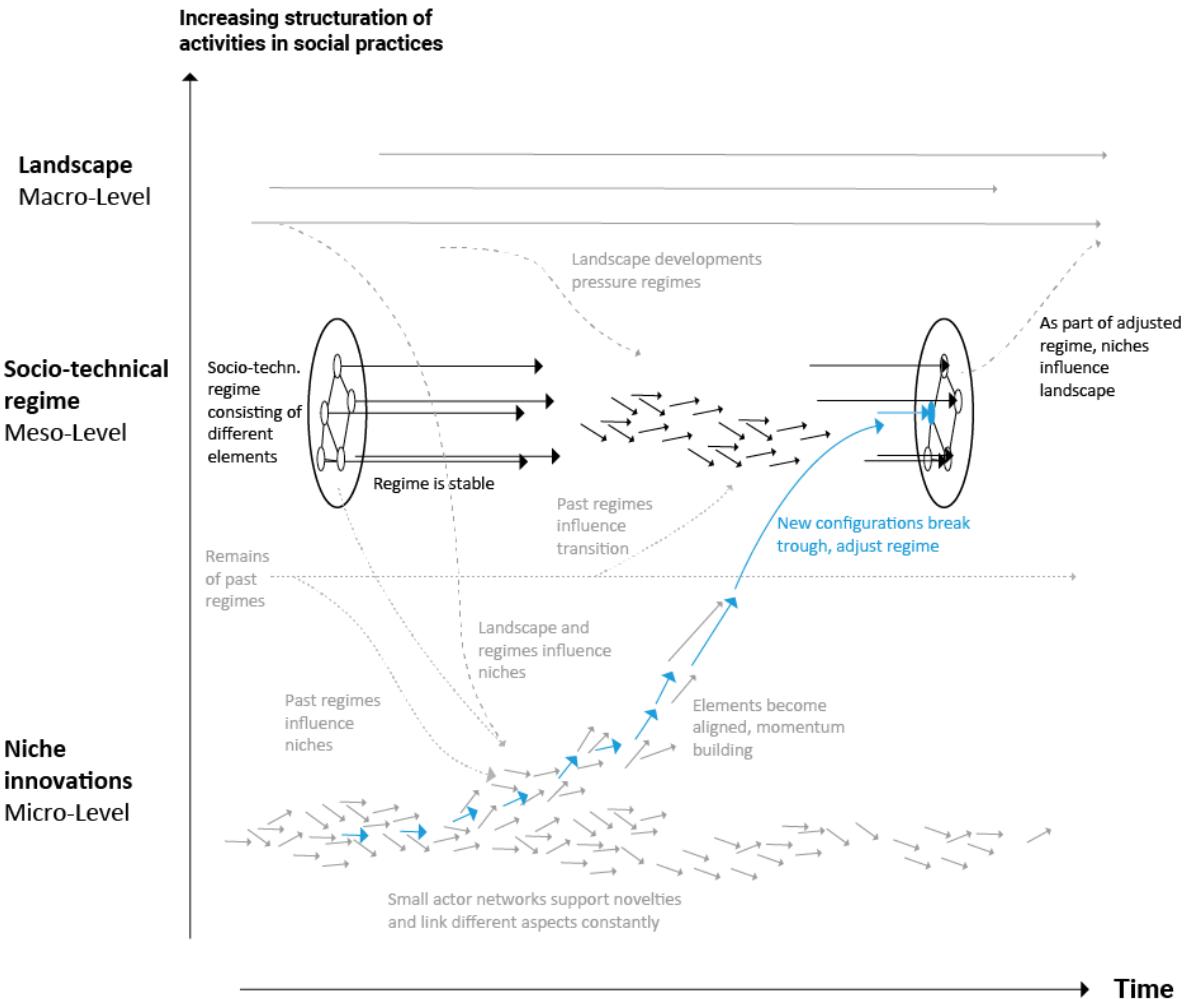


Figure 2: Multi-Level-Perspective of Transitions after Geels (2002), expanded by influence of past regimes as suggested by Shove (2012). Landscape pressures and niche innovations adjust existing regimes (Source: Adapted from Geels, 2012, p. 474; edited by author)

Shove (2012) connects to this and emphasizes the need to pay attention not only to the innovation side of transition but also to the disappearance of systems. To her, these two processes are not always the same but can be very different (hove, 2012, p. 364). Accordingly, transition does not inevitably mean the first-time introduction of something new but can also entail the reintroduction of systems that already existed. Thus, to Shove (2012), new regimes and systems always build on the remains of others. This influence of the past often seems underrated in the process of transition (hove, 2012, p. 372). Nevertheless, this point is crucial when researching transition pathways, such as the interplay between

²³ Geels (2014) applies political economy lens to his own concept. By shifting the focus from niches as the main drivers for sustainability transformation towards the de-stabilization of regimes as a tool for transition, he situates the socio-technical mobility system within structural power relations which were identified to play an important role in explaining transitions in → Ch. 2.1.3. Corresponding with Kęblowski et al. (2016), Geels (2014) identifies the de-politization of the transition debate as a main driver of regime resistance, in combination with the interrelations between policymakers and corporations, the control of discourses, and the use of material resources. In a more recent publication, Geels (2019) again reacts to different criticisms of the MLP and highlights that transitions often occur on multiple pathways and simultaneously.

an automobility and a cycling regime. The next chapter operationalizes the MLP framework and applies it to the topics of mobility and cycling.

2.2.2 A Multi-Level-Perspective on the mobility system

The main strength of operationalizing the MLP framework for mobility transitions towards cycling lies in its capability to explain how transitions in the mobility system take place on all systemic levels. In Geels' (2012) interpretation, cycling depicts a subaltern regime, as it does not represent "radically new and precarious innovations" (Geels, 2012, p. 473). In general, following Geels (2019), "mobility systems are stabilized by (...) technologies, policies, user patterns, infrastructures, and cultural discourses (...) reproduced, maintained and incrementally improved" (Geels, 2019, p. 189) over a long time period. To him, the landscape acts as both de-stabilizing but mostly stabilizing.²⁴ On the regime level, the automobility regime is stabilized through lock-in-effects. Generally, Geels' results are in line with other scholars already mentioned in → Ch. 2.1.2, 2.1.3. Geels' (2012) assessment of the automobility regime's resistance through the MLP proves very effective, as his approach unites the general critique of the automobility regime by providing a common framework.

The MLP framework can equally be operationalized to explain the possibilities and restrictions of cycling transitions. There is limited literature on the potential of cycling from a system perspective. Watson (2012) outlines systemic aspects of the bicycle. According to him, over time the bicycle had phases of dominance and expansion, very similar to the automobility system today. In Watson's framing, the decline of cycling can be interpreted as a success of automobility in systemic competition. This is in line with Shove's (2012) interpretation of regime transition (→ Ch. 2.2.1). In her view, past cycling regimes still influence incumbent automobility regimes and subsequently possibilities of reintroduction (hove, 2012, p. 371). This must be considered when researching future possible transition pathways.

As one of a few, Canitez (2019) outlines a possible cycling system, building on Geels (2002) MLP framework. He defines cycling as a socio-technical system that – like the automobility system – builds on "infrastructure, regulations, markets (...), cultural norms, and social values" (Canitez, 2019, p. 173). While Geels (2012, p. 473) defines cycling as a subaltern regime, Canitez (2019) sees cycling as a niche activity in settings where it is first introduced (especially in developing countries). In this research project focusing on the Viennese context, building on Geels (2012) and Canitez (2019), cycling is defined as a sub-altern regime that entails niche practices of cycling.

As elaborated in → Ch. 2.1.4, the subaltern regime of cycling is currently suppressed by the incumbent automobility regime (e.g., Böhm, 2006) and incentives to recruit people for cycling fail for a multitude of reasons (e.g., Watson, 2012). Still, following the possible transition pathways outlined in → Ch. 2.2.1 and the argumentation of scholars like Canitez (2019), it becomes evident that a transition from an automobility to a cycling regime is possible. While a structural approach is helpful in analyzing transitions within the mobility system, literature suggests that besides including the impact of structural power relations on transitions, the factor of the individual elements constituting a system evenly play a role. Watson (2012) introduces theories of practice into the transition of mobility systems. He tries to establish a link between the two approaches of structural and individual factors that in his view should be thought together. In the next chapter, his approach is operationalized to explore how the performance of practices through marginalized parts of society might influence the overall transition of the mobility system. Thus, practices might constitute another piece in the overall understanding of transition, which in turn will help to outline a possible pathway for transitioning the mobility system towards social-ecological justice.

²⁴ Geels (2019) argues that some landscape attributes destabilize the regime (e.g., climate concerns, telecommunication), while other factors stabilize it (e.g., cultural factors, spatial configurations).

2.3 Practices and system transition

Different scholars introduce the concept of practices into a systemic approach to mobility transitions (e.g., Watson, 2012; Shove, 2012; Larsen, 2017). In this chapter, this approach will be elaborated, as it allows to bridge individual and structural impacts in systems and allows to focus on the importance of the variety of practices of cycling, thus shifting focus on otherwise ignored practices and groups of practitioners.

2.3.1 Practices and socio-technical systems

What are practices?

Critical approaches to neoliberal agendas embedded in sustainable mobility policies (as shown in → Ch. 2.1.3) question the importance of just targeting individual behavior change for transition. In his paper, Watson (2012) agrees and argues that transitions are too complex to be broken down into individual choices. Thus, he argues for addressing practices as a leverage point for transition in mobility systems. Practices can provide a link between the level of the individual and the context (the rest of the system) (Watson, 2012, p. 488, 2012, p. 490). In building on Reckwitz (2002) theory of practice, Watson (2012) understands practices as a “routinized type of behaviour (sic!) which consists of (...) bodily [and] mental activities, ‘things’ and their use, a background knowledge (...), know-how, states of emotion and motivational knowledge” (Reckwitz, 2002, p. 249). These practices live through their performance by practitioners. Larsen (2017) applies this to cycling and specifies that “cycling only exists if there are active cyclists who ‘carry out’ this practice” (Larsen, 2017, p. 879). Thus, following Watson (2012), practices are “rooted in embodied actions, habits, and routines of daily experience” (Watson, 2012, pp. 489–490). In this sense, cycling, driving, and other acts of movement can also be understood as the performance of practices. The practitioners are the hosts of practices, shifting attention away from individual choices and socio-technical systems towards practices as a connecting element (Watson, 2012, p. 490). Larsen (2017) elaborates and shows that practices are made of three elements: Material (the physical objects), competences (to carry out the practice), and meanings (attached to the practice) (Larsen, 2017, p. 878). According to Larsen (2017), practices change if the three elements’ connections are changed. In conclusion, using a practice approach is beneficial as “understanding (...) practices at the level of accomplishing everyday life (...) may provide (...) significant opportunities for intervention” (Watson, 2012, p. 494).

Systems of practices: A holistic approach to transition

Together, Watson (2012) and Larson (2017) provide a theoretical explanation for system transition through practices and thus changing mobility behavior. Larsen’s (2017) explanation of practice transition neatly connects to the system transition approach outlined in → Ch. 2.2. Watson (2012) draws similar conclusions and views socio-technical systems as made of practices, recasting them as “systems of practice” (Watson, 2012, p. 493). Therefore, he argues that changing a system means changing the performance of practices happening within it.²⁵ Further, Watson (2012) explains that as systems persist through the practices reproducing the system, practices, to him, are in fact the relations between the levels of the MLP. Thus, he measures system success on their ability to colonize practices. The rise of automobility in this sense is interconnected with the decline of cycling, as the system of automobility recruits’ practitioners from the system of cycling. On the other hand, with more people cycling, it becomes normal. Simultaneously, as more niche innovations in the performance of cycling appear, there

²⁵ In return, in the view of Watson (2012), system transition, in this sense, can be understood as the accumulation of different (changing) performances of practices over time. Practices themselves change through the elements that constitute a practice (as explained by Larsen, 2017), the practitioners, or through interaction with other practices Watson (2012, pp. 490–491).

are more options opening for recruiting to these performances (Watson, 2012, p. 495). This increasing recruitment then leads to a transition. Hereby, the entity of cycling as a practice allows for very different performances of cycling (Watson, 2012, p. 490).²⁶

In conclusion, (Watson, 2012, p. 493) asks for a shift of focus to how mobility practices can be taken over by alternative modes of mobility, breaking with current sustainability policies and educating people to change their behavior. In summary, following the approach outlined by Watson (2012) and Larsen (2017), socio-technical mobility systems are made of practices while being embedded in power structures, which does not depict a contradiction. A transition can occur through practices changing at any level of the system. This, in turn, requires the connections between the materials, competences, and meaning constituting the practice to change.

With his analysis, Watson (2012) is in line with Shove (2010), who also advocates for an expansion of systemic analysis to include practices. According to her, mobility is shaped by practices. Therefore, transition depends on people changing their practices. Here, her analysis differs from Watson (2012): To Shove (2010), more than the hierarchical MLP approach is needed (Shove, 2010, p. 472, 2010, p. 474). Transitions are not merely about an interplay between niche innovations and regime actors. Shove's (2010) key point here is that a change in practice does not only take place in one place but affects all elements – and individuals – within a system. There is no external force shaping a system; but systems are shaped from within, through practitioners performing practices (Shove, 2010, p. 475). Consequently, she resumes that systems and practices are hard to steer, and the role of practitioners in system transition seems to be underestimated. Incorporating the authors' approach into this research project allows to expand the MLP framework and link systemic and individual configurations. Moreover, it shifts the attention to the daily experiences of groups in the mobility system which, according to the critics of the sustainability paradigm, seem to be neglected in planning and implementing of sustainable mobility interventions. Consequently, understanding daily practices and acknowledging the existence of various performances of a practice like cycling is a key part of understanding system transition pathways.

2.3.2 Practices of cycling

A system-practice approach on cycling transitions

This research project focuses on the practices of cycling, its practitioners' interaction with the incumbent automobility regime and their potential role within mobility transitions. So far, it has been shown that cycling holds various potentials for its practitioners and a system transition.²⁷ Moreover, literature highlighted that cycling should be analyzed from a systemic perspective to explain its decline and possible pathways for (re-)introduction. The operationalization of a practice approach to explain system transitions showcased in the previous chapter demonstrates the importance of practices as a concept linking system approaches and the individual behavior analysis favored by current sustainability strategies. This system of practices approach holds the potential to expand current understandings of current cycling transitions focusing on single system elements like infrastructure (Larsen, 2017, p. 877). Canitez (2019) agrees and highlights that “user practices (...) play a key role in cycling” (Canitez, 2019,

²⁶ Here, Watson (2012) provides a systemic explanation why it is important to acknowledge the existence of various practices of cycling and its heterogenous character (as elaborated in → Ch. 2.1.4, 2.4.2) and further provides an argumentative basis for highlighting the importance for marginalized group's practices for a mobility system transition that will be elaborated later in → Ch. 2.3.2, 2.4.2. This argumentation is also picked up when discussing the case study and findings (→ Ch. 6).

²⁷ As shown in → Ch. 2.1.4, the promotion of cycling is widely regarded as generally positive for its (potential) users by different scholars (e.g., Pucher & Buehler, 2017; Fernández-Heredia, Monzón, & Jara-Díaz, 2014). Moreover, scholars like Canitez (2019) highlight the potential of cycling to eventually challenge the incumbent automobility regime, highlighting its relevance for a mobility system transition (→ Ch. 2.2.2).

p. 176). Following Larsen (2017), a focus on practices might show how specific practitioners are drawn to, perform, or abandon the practice of cycling in relation to the whole mobility system. A transition, according to Watson (2012), can ultimately happen if “through the accumulation of different performances of cycling, the entity of cycling itself shifts over time” (Watson, 2012, p. 490) towards an increased recruitment to cycling.

Acknowledging alternative practices of cycling

Additionally, a practice-system approach holds the opportunity to challenge homogenous framings of cycling in current sustainability approaches.²⁸ As literature indicates that there is no single practice of cycling, a practice approach shows that in fact, a multitude of performances of the practice of cycling (co)exists (Reid-Musson, 2018; Castañeda, 2021).²⁹ These must be highlighted to understand system transitions and achieve a more just mobility system. Scholars like Reid-Musson (2018) and Castañeda (2021) stress that propagating sustainable mobility interventions like cycling without paying attention to context holds the danger of reproducing existing inequalities. Therefore, in line with Aldred, Woodcock and Goodman (2016), she calls for more attention to marginalized groups of society, like, e.g., female migrants, when it comes to planning, advocating for, and implementing sustainable mobility interventions – also and especially in the realm of cycling. Soliz (2021) agrees and states that „grassroots knowledge (...) creative advocacy and provisional strategies offered by everyday citizens” (Soliz, 2021, p. 3) help to understand daily practices and their impact.

In conclusion, a practice-system approach to cycling is not only a way to expand the MLP framework by Geels (2002) in the direction suggested by, e.g., Shove (2010) and Watson (2012). Moreover, it can draw attention to less noted groups of society to examine alternative and neglected cycling practices that potentially do not play a role in the popular approaches towards cycling as a tool for sustainable transition. Addressing them holds the opportunity to make a transition more likely and, overall, more inclusive. This allows us to examine a) how these groups perceive their own situation and their position within the system, b) how they are perceived from the top-down perspective of the system, and c) to contrast their experiences with official narratives and identify possible correlations or contradictions. In other words, it highlights what role minority (or, in the sense of the MLP, niche) cycling practices play within the cycling regime and overall mobility system in general and its transition in particular. To deepen the understanding of alternative practices of cycling, the next and final theory chapter examines mobility and cycling, taking the perspectives of gender and ethnicity as an example for this research project (the case study selection is justified in → Ch. 4.1).

2.4 Ethnicity and gender in cycling transitions

To challenge the dominant automobility regime’s resistance to change, it is necessary to understand how and by whom transitions within the mobility system can be initiated. Cycling is chosen as a unit of analysis as it constitutes a regime within the mobility system that holds the potential to contribute to system transition and ecological and social justice alike. However, the diverse cycling practices and their impact on systems highlighted in the previous chapters are not equally distributed within society. Instead, there exist significant differences between user groups, e.g. when it comes to gender or ethnicity (Segert, 2018, p. 94). Therefore, some key reasons for the importance of researching the topics of gender

²⁸ As the literature showed, interest groups use sustainable mobility practices like cycling to pursue narratives of a neoliberal growth paradigm to resist transition (e.g., Reigner & Brenac, 2019; Soliz, 2021). This strategy often uses homogenous, two-dimensional, copy paste framings of sustainable mobility practices like cycling as solutions (compare, e.g., Kęblowski et al. (2016)). A practice approach shows that a practice like cycling is not static but on the contrary, “varies over time, across space, and between performances” Watson (2012, p. 490). Or, in other words: There exist many performances of the practice of cycling (*ibid.*).

²⁹ E.g., everyday practices of migrant cyclists might not only deviate from official narratives but, in fact, even from the perception of groups advocating for cycling, as these are often privileged Reid-Musson (2018, p. 311).

and ethnicity must be stressed here. One problem identified is the lack of focus in current literature on marginalized groups' practices within the mobility system in general as well as their impact on transition (e.g., Welsch, 2014, 504). As shown in the previous chapters (→ Ch. 2.1.4, 2.3.2), common imaginings of desirable mobility futures tend to leave out minority groups, reproducing existing inequalities (e.g., Reigner & Brenac, 2019). Therefore, this project's unit of analysis is focused on the perceptions and experiences of cycling by an exemplary marginalized group³⁰ within society, namely females with a migrant background. They are not only chosen as they fit into the project's case study's context, but they are also suggested as a unit of research by the literature for some distinctive cycling features (Segert, Brunmayr, Ibrahimoglu, & Sarikaya, 2015; Welsch, 2014). Still, it is important to mention that multiple (potentially marginalizing) factors shape the cycling practices of specific groups, proving a clear distinction and hierarchization of marginalizing factors and their impacts difficult³¹. This last theory chapter highlights literature findings on the impact of ethnicity, gender, and other factors on migrant and female mobility practices, and forms an argumentative basis for female migrants' relevance to mobility system transitions.

2.4.1 Gender and cycling

There is a huge variety of research available on the gender aspects of cycling.³² Hanson (2010) describes the interconnection of gender and cycling mobility and feminism by showcasing how early feminists like Willard (1895) describe the freedom and mobility the bicycle provides for females. Garrard, Handy, and Dill (2012) agree and describe the historic role of the bicycle as a tool for emancipation and female independence in the "western" context, a role that, following the authors, still has importance in so-called "developing" countries today. This adds to cycling's general positive effects (→ Ch. 2.1.4) and its overall positive impact.³³ In general, two main takeaways can be derived from the literature: First, women cycle differently from men, and second, the reasons and interplay between gender and mobility are complex and lack simple answers.

In general, women tend to have more complex travel patterns than men and use more diverse modes of travel while having an overall lower travel time and distance, partly as they fulfill more activities (Shaw et al., 2020, p. 1). Simultaneously, studies find men cycle more than women, who tend to prefer public transport (PT) and walking. Lower female cycling levels only hold true for low-cycling countries, though, as Aldred, Woodcock and Goodman (2016) emphasize. In high-cycling countries, it is the opposite. Garrard, Handy, and Dill (2012) add that studies find that men tend to like cycling slightly more than women, while they rule out that a general dislike of cycling exists within the female population. In addition, Prati et al. (2019) find that females value the personal benefits of cycling more than males.

Interestingly, the different travel patterns persist even if women cycle as regularly as men (Shaw et al., 2020). If women cycle, they do it more versatile than men (Segert, 2013). On the other hand, multiple

³⁰ The case study selection and the focus on migrant women's cycling practices is justified in greater detail in → Ch. 4.1.

³¹ Identifying, analyzing, and including all factors potentially contributing to a cultural, social, or economical marginalization of the focus group goes beyond the scope of this research and depicts one of the project's limitations (see also → Ch. 6.4). The concept of intersectionality could prove interesting for further research building on these findings. Different reasons for categorizing female migrants as a marginalized group are further explained in → Ch 4.1.

³² E.g., Segert, 2013; Segert et al., 2015; Prati et al., 2019, Hanson, 2010; Tijera von Holzen, 2021.

³³ While the topic could easily fill a research project on its own, this project does not use a feminist but a structural approach to mobility transitions. As female cyclists (in combination with the factor of ethnicity) are examined as an example to explore the potential a focus on marginalized groups within the mobility system holds for its social-ecological transition, aspects of feminism are of course touched. In general, a feminist approach might offer important additional insights to understanding transitions and thus depicts another possibility for further research to build on this project's findings (→ Ch. 8).

scholars find that rising cycling levels correlate with rising female cycling levels. For them, therefore, “gender equity in cycling is an indicator of a cycling-friendly environment” (Garrard, Handy, & Dill, 2012, p. 211), making infrastructure improvements especially beneficial for females. This is backed by evidence from scholars like Prati et al. (2019) who find that women prefer a higher separation from cars.

A definite explanation for what Tijera von Holzen (2021) and others call the cycling gender gap seems to be missing.³⁴ Shaw et al. (2020) underline that there is often no evidence for common explanations. They call for an integration of social policies to break with traditional gendered mobility roles early on to change these unequal mobility practices. To Garrard, Handy, and Dill (2012), gender differences in access to cars do not serve as an explanation. Instead, they identify safety concerns as a major barrier to cycling. The authors (in line with Prati et al., 2019) highlight the importance of risk perception, especially for female cyclists: Regular experiences of harassment and close calls might influence cycling practices even more than rare “real” accidents. They conclude that “biases may have a greater impact on women” (Garrard et al., 2012, p. 225). Therefore, the authors call for more attention to female cyclists needs and the normalization of female cycling in general. Prati et al. (2019) agree that gender roles fundamentally influence cycling practices. To the authors, the cycling gender gap can be explained through “different attitudes towards cycling (...) and (...) higher risk perception [by females as well as] (...) culturally specific factors such as (...) cycling culture (...) and gender inequality” (Prati et al., 2019, p. 1). They argue these different attitudes “may be the consequence and not only the cause” (Prati et al., 2019, p. 1) of low female cycling levels.

While there are significant differences between male and female cycling practices, scholars like Hanson (2010) stress the importance of context to understand the interrelationship between gender and mobility as well as the danger of generalizing female mobility practices. To him, the general findings that women travel more sustainably than men ignore the dimensions of social sustainability and justice. Following Hanson (2010), it depends on the context if (a more sustainable) female mobility is based on choice or constraint – and more mobility for women does not inevitably equal empowerment. Segert (2013) agrees that more female mobility might not indicate changing gender roles but their manifestation, as females work more while not reducing their care work.

In summary, the literature suggests that there is a need to research female mobility and cycling practices. Female cyclists form a key part of society and need to be addressed to achieve a mobility system transformation. Simultaneously, research in this direction also helps transform traditional gender roles. This comes with the importance of addressing the cultural, societal, and individual context within which these practices are performed.

2.4.2 Cycling practices by female migrants

Ethnicity and cycling

The previous chapters highlighted a need to address the multitude of existing cycling practices to transition the mobility system through cycling. In the sense of the MLP, this means to not only look at cycling as a homogenous regime but a combination of a multitude of practices that can range from more established to niche activities. Just like gender, ethnic background might have similar implications for individual cycling practices. Still, according to Welsch (2014), this aspect has been long neglected in transport research. Segert et al. (2015) summarize that migrants use PT and walking more often compared to non-migrants, which the authors partly explain with a lower median income resulting in less car ownership. Also, they are less likely to cycle. Law and Karnilowicz (2014) provide an insightful

³⁴ The different arguments are further influenced by a general dispute between a structuralist (males and females are naturally different) and a post-structuralist (gender is a socially constructed system) view of gender (Hanson, 2010; Prati et al., 2019).

study on the interplay between ethnic background, context, and its impact on cycling practices. They uncover that context plays a role in establishing practices of cycling within migrant communities. The more cycling-unfriendly spaces are, the harder cycling for migrants becomes, as they have “to negotiate not only the identity of being a migrant but also (...) of being a cyclist” (Law & Karnilowicz, 2014, p. 300).³⁵ Overall, they agree that a generalization and homogenization of practices of cycling and their practitioners is not only questionable but can be dangerous (Law & Karnilowicz, 2014, pp. 306–307)³⁶. To Law and Karnilowicz (2014), the practices and perceptions of migrants cycling are interrelated not only to the built environment but also to their backgrounds, identity, experiences of displacement, and identities.

Cycling practices by female migrants

Literature shows that the distinctive features of mobility and cycling practices by female migrants seem to have similarities to female mobility practices in general. Still, the factor of ethnicity seems to amplify the group’s characteristics: Welsch (2014) finds that migrant women cycle less than non-migrant women, while using PT even more regularly. Segert et al. (2015) explain this phenomenon for the case of Austria, arguing that especially non-EU women are confronted with the most barriers when it comes to cycling. The main factors impacting cycling for the authors are the women’s country of origin, level of education, and occupation, while age seems to be rather unimportant. According to the authors, one major barrier is time constraints – often there is no time to cycle, or it was never learned, and there is no time to make good for it. They go on and argue that there most certainly are cultural barriers in place (mainly conservative gender roles and religious norms), but these alone do not serve as an explanation for low female migrant cycling levels. Rather, it is the personal environment (family and neighbors) that encourages or discourages cycling attempts. Subsequently, many women state that social pressure or the fear of social sanctions keeps them from cycling (→ figure 3). The authors conclude that, thus, compared to Austrian women, “migrant women who (...) cycle have to bring an additional performance” (Segert et al., 2015, p. 23) (tba)³⁷.

Segert et al. (2015) further highlight wishes by female migrant cyclists: The access to affordable bikes, cycle lessons, and high-quality infrastructure. The latter is also underlined by Garrard, Rose, and Lo (2008) and Garrard et al. (2012). Accordingly, Prati et al. (2019) ask for separated infrastructure³⁸ as a main driver for female cycling, accompanied by.³⁹ In general, Segert et al. (2015) and Segert (2013) conclude that these wishes are not specifically female or connected to ethnicity but rather general. This corresponds with Segert et al.’s (2015) general finding that the mobility barriers identified cannot be explained from the perspective of ethnic differences. Rather, according to the authors, a complex interplay of “economic barriers (...), health problems (migration trauma), language barriers, security fears, time barriers, traditional gender roles, and religious rules” (Segert et al., 2015, p. 7) (tba) is at

³⁵ This eventually leads Law and Karnilowicz (2014) to the observation that migrants cycle less in their new (Australian and cycle-unfriendly) environment than they used to in their countries of origin.

³⁶ It is important to clarify that “women with a migrant background” are by far a homogenous group but very diverse. This creates some problems for this project: How can a group for a case study be defined and justified without overly generalizing their individual characteristics? → Ch. 4.1 tries to accommodate this contradiction and provides a justification and description of the exact group chosen for this project.

³⁷ All quotes that were not in English were translated by the author and are marked with tba.

³⁸ In general, separated infrastructure in this project is understood as spaces dedicated only to cycling, and physically separated from other modes, especially motor traffic. Cycling infrastructure in general, however, can entail hard infrastructure (physical, e.g., bike lanes) as well as soft infrastructure (non-physical).

³⁹ While the wish for infrastructure is confirmed by the findings in → Ch. 5, Prati et al. also ask for “the promotion of positive attitudes towards cycling” (Prati et al., 2019, p. 6). The latter seems redundant, as the findings show that attitudes towards cycling already are very positive.

work⁴⁰. Dangschat (2011) agrees and adds that, in addition to cultural norms, women's social milieu affiliation impacts their mobility resources and practices. Segert (2013) specifies that milieus impact women's use of non-active transport modes, while cycling practices seem not to be impacted by their practitioner's social milieus (Segert, 2013, p. 81).⁴¹ While their wishes might be of a general nature, minority groups like female migrants need special attention to make cycling feasible for them and enable them to contribute to a transition. As Fernández-Heredia et al. (2014) highlight, non-visible factors like emotions, attitudes and perceptions of cycling are as important as observable factors for understanding cycling behavior (Fernández-Heredia et al., 2014, p. 2).

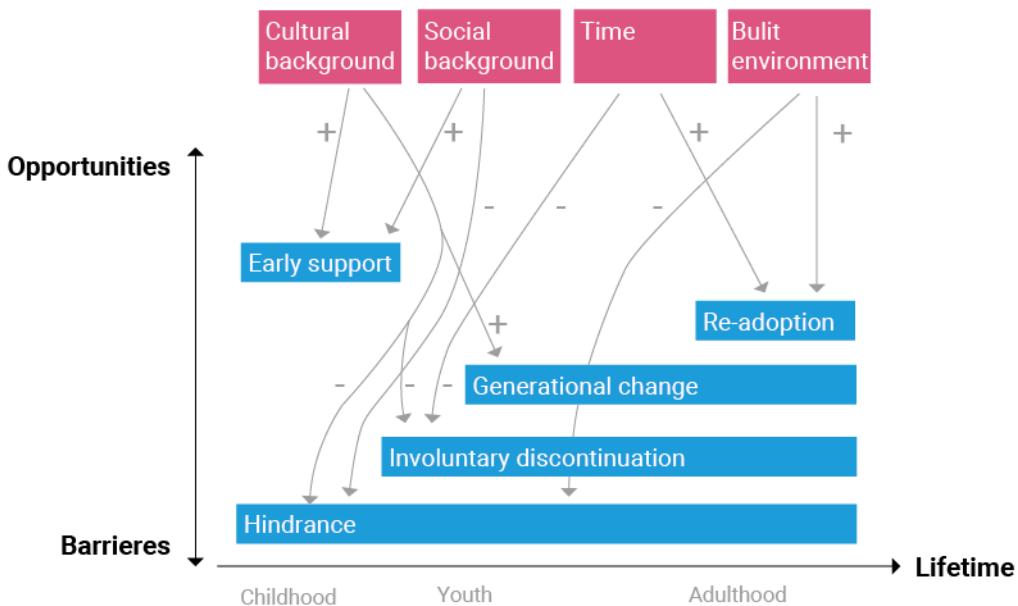


Figure 3: In their study, Segert et al. (2015) identify four types of histories migrant women have connected to cycling (blue). Mainly, migrant women were either a) denied cycling from the early age, or b) forced to stop cycling (due to gender rules or migration), c) cycling has been normal for them since their early age, or d) allowed to learn to cycle later in life as rules in their environment changed. Connected to these are the main external influences and their potential positive (+) or negative (-) impacts (red) (Source: Based on Segert et al., 2015, p. 17; edited by author, 2023).

Research showed that, overall, migrant women are especially confronted with barriers when it comes to mobility and cycling practices. This is regarded as one reason for the lower levels of cycling within this group. Simultaneously, literature suggests that cycling is an inherently feminist and empowering – and thus political – practice. Equally, the group's wishes regarding cycling are not necessarily tied to gender or ethnic background. Enabling this group to cycle might entail benefits not only for the group itself, but equally has the potential to contribute to the overall mobility system's transition towards social-ecological justice (Segert et al., 2015). Sheller (2018) concludes that “mobility, gender, and race have intersected historically, and (...) today, in unequal relations of power that make mobility into a racializing, gendering, and (dis)abling process” (Sheller, 2018, p. 114). These various factors influence

⁴⁰ This finding, once again, points to the importance to acknowledge the intersecting types of potential marginalization that impact the group of migrant female cyclists. Ethnicity and gender are only two of many possible and important categorizations defining cycling practices and perceptions.

⁴¹ This corresponds to the findings in → Ch. 2.1.4, whereas implementing infrastructure only might eventually increase cycling but by no means make its practices more diverse.

the mobility practices of equally diverse practitioners must be addressed when examining the role of female migrants within a mobility system transition.

2.5 Conclusion of literature

Some preliminary key findings from the literature can be highlighted that might help examine perceptions and practices of cycling from the perspective of migrant women. First, automobility's persistence can be explained by understanding it as systemic and as a regime dominating the mobility system (e.g., Urry, 2004; Böhm, 2006; Manderscheid & Cass, 2010). Nevertheless, research suggests that despite its limitations, the bicycle can be regarded as a regime with the potential to eventually challenge the incumbent automobility regime (e.g., Pucher & Buehler, 2010, 2017; Canitez, 2019). Here, a critical approach on cycling as part of a sustainable mobility paradigm is necessary to avoid cycling becoming a mere technical solution for ecological problems that leaves questions of social justice, politics, and power relations out of the picture (e.g., Manderscheid & Cass, 2010; Gössling & Cohen, 2014; Kęblowski et al., 2016; Reigner & Brenac, 2019).

With the MLP, Geels (2002) provides a framework to structurally analyze sociotechnical systems and their transition that can be applied to the mobility system. This system approach can be expanded by operationalizing practice theory to bridge the importance of individual actions and structural power relations impacting systems and focus on practices constituting a system and their influence on system transitions (e.g., Watson, 2012; Shove, 2010). Literature further calls for a focus on marginalized groups within (cycling) transitions to enable a more social-ecological sustainable mobility system (e.g., Welsch, 2014; Reid-Musson, 2018). Female migrants are identified as a group who's cycling practices might not only benefit from a mobility transition but also hold the potential to contribute to it. Their practices serve as an example to showcase the role minority respectively niche cycling practices play within the cycling regime and the overall mobility system transition.

In conclusion, literature suggests that it is not sufficient to only build cycling infrastructure, and increasing cycling does not mean increasing the variety of cycling practices. While female migrants' wishes regarding cycling seem to be general, their context differs. Instead, scholars highlight the impact of gender, ethnicity, and class on mobility practices (e.g., Segert, 2013; Segert et al., 2015; Welsch, 2014; Law & Karnilowicz, 2014). Cycling is no panacea but can be part of a solution and most definitely contribute to a mobility system transition. The key point is to focus on the question of how, for whom, by whom, and against which resistances cycling is encouraged. This points to the inherently political nature of transitioning cycling, mobility systems, and socio-spatial configurations.

Building on the theoretical framework tied together by a system-practice approach elaborated in this chapter, the research project will further explore the role of female migrant's cycling practices in the forcefield of mobility system transitions and in reaching pathways that allow for a just transition. The literature's findings indicate that a just transition in the sense of this project must be ecologically sustainable and socially inclusive. It must empower – but does not force – all and especially marginalized parts of society to be mobile in the least socially and ecologically harmful ways. On a practical level, a just transition uses the synergies of cycling and other modes as walking and PT to challenge automobility (identified as inherently unjust) and mitigate their respective limitations. This requires these modes, in combination, to be socially and economically accessible to all groups of society. On a theoretical level, first, for a just transition, the decision makers must acknowledge the political nature of mobility transitions and consequently the impact of the capitalist socio-economic landscape's structural forces. This is crucial to make the transition desirable and prevent it from being incorporated by these structural forces and turned into just another tool reproducing the system and its injustices. Second, the existing variety of practices of mobilities like cycling must be recognized and catered to allow for a profound transition that takes structural and individual factors into account.

During the following chapter, this project's research design used to address the research problem and connected research question will be elaborated. The knowledge gained during the literature review will inform a case study that connects the different strands of literature elaborated so far and operationalizes different concepts.

3. Methodology

In the words of Kaspar (2022), critical (urban) geography “understands the city as a contested space (...) based on different (...) interpretations and conceptions of these places” (Kaspar, 2022, p. 96) (tba). Building on this critical approach to urban research, this project aims to uncover different perceptions and practices of cycling in Vienna, exposing potential contradictions and expanding the understanding of the topic. This chapter elaborates on the different approaches and methods used to gather and analyze data that helps test the hypotheses and formulate answers to the research questions and opens the stage for the research by describing the project’s case study.

This research project uses a deductive approach, which, according to Johannsson (2007) is one way to draw generalizations from a case. Following Eckardt (2014), the classical deductive approach divides this research project into three parts: A problem statement justifying the research question and deriving hypotheses, evaluating the hypotheses, and finally discussing the results to answer the research question. Accordingly, the theories discussed in the theoretical framework (→ Ch. 2) in connection with a case study defining the research object (→ Ch. 3.1, 4) are used to derive hypotheses that support the research question (→ Ch. 1).

Some research has already been done in the direction intended by the project. This also indicates some methods that have been used in previous studies in this regard. The focus here lies on the MLP framework by Geels (2002) that, in combination with a practice approach, is operationalized to explain mobility transitions. The MLP framework itself has rarely been used to describe mobility transitions through cycling. Some exceptions prove the feasibility of the approach (e.g., Kim, 2016; Canitez, 2019; Barnard, 2020). All three use a case study approach. Barnard (2020) is combining interviews with a strategy document analysis, Canitez (2019) uses interviews, and Kim (2016) interviews and document analysis. Another relevant work is provided by Tijera von Holzen (2021), who puts female cycling in her focus by using the methods of case study, interviews, survey, and workshops. Arenas (2022) also focuses on migrant women cycling in a case study using a survey, mapping, and interviews.

This research project aims at creating a bridge between different foci in the mentioned research projects by combining different elements and methods and applying them to the Viennese context. Overall, this research project aims to contribute to the gap in research identified on the role of marginalized groups and cycling within mobility system transitions. A case study is used to narrow the focus, and the methods of semi-structured interviews, survey, reading, and participatory observation are applied to collect data, that is then analyzed using direct interpretation. The interviews with the focus group members form the main part of the analysis. They are coded using a content-structuring qualitative content analysis (Kuckartz & Rädiker, 2022) (→ Ch. 3.3.1). The data is then analyzed following the main categories. The expert interviews are coded using an inductive approach. Together with the survey and observation findings, the interview results will be displayed in → Ch. 5 and discussed together in → Ch. 6 to evaluate the hypotheses and eventually answer the research questions in → Ch. 6, 7. The different methods used to collect and analyze data will be elaborated on in this chapter, forming a bridge between the theoretical framework and the case study of Vienna. → Figure 4 shows the methodological framework applied to answer the research questions.⁴²

⁴² Edit: All figures without source mentioned are created by the author (2023).

THEORETICAL FRAMEWORK

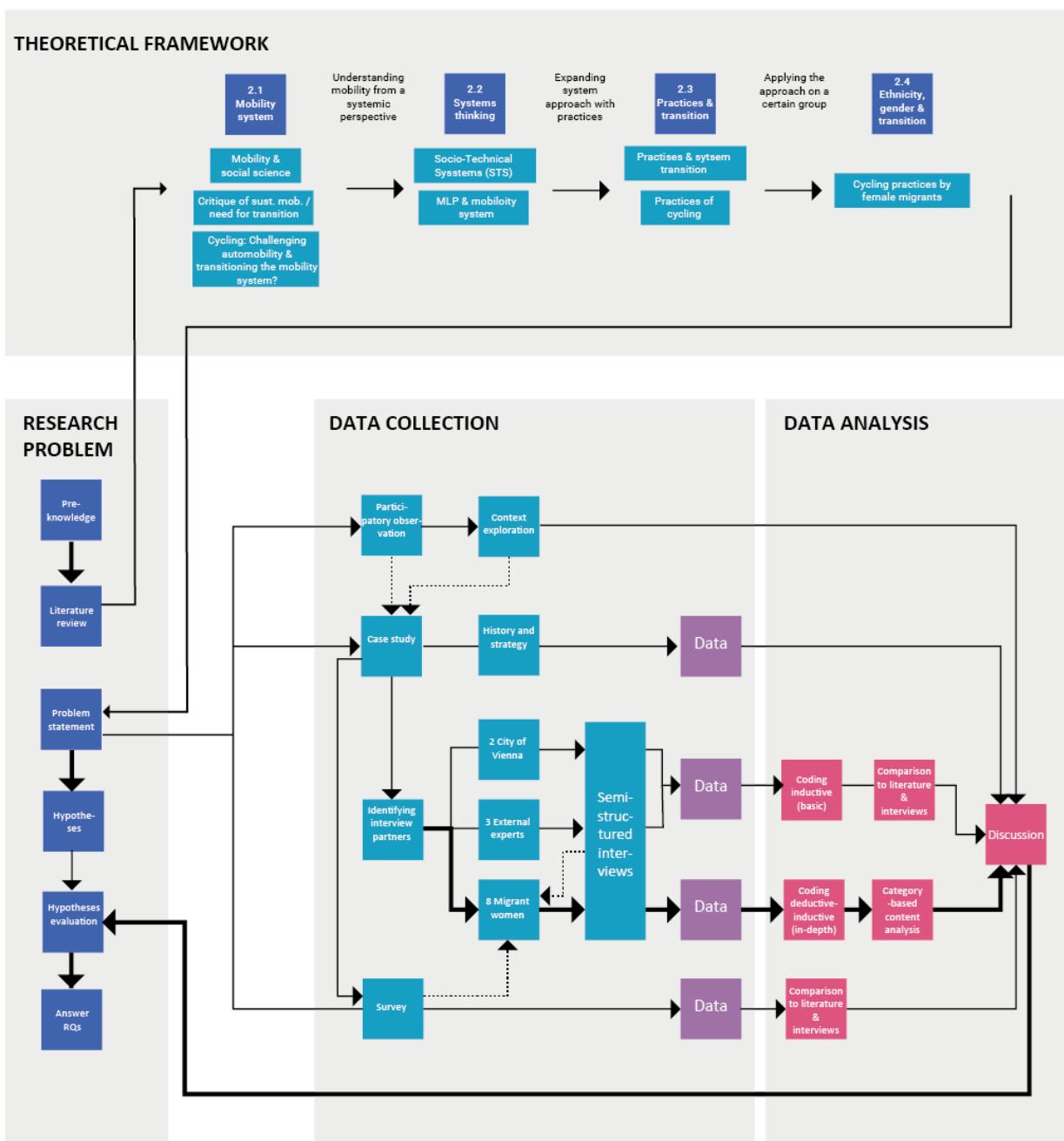


Figure 4: Visualized methodological and theoretical framework. The Research problem informs a case study and data collection methods. The data is then analyzed, allowing for a discussion that leads back to the research problem.

3.1 Case Study

To specify the research focus, a case study is used. This method is a well-used and established tool in social science research (Flyvbjerg, 2005; Yin, 2013). Johansson (2007) brings together the main attributes a case study should entail, namely “a complex functioning unit (...) investigated in its natural context with a multitude of methods, and [it should] be contemporary” (Johansson, 2007, p. 48). A case study furthermore combines different methods, allowing to study a case from different viewpoints. This

research project builds on these definitions and focuses on a single-case study. This decision was made deliberately in the face of limited resources when it comes to time and scope.⁴³ After all, the case study is of a descriptive nature and sets the stage for further analysis. While the goal of the case study is to focus on contemporary aspects, historic aspects provide context for the current situation. The case study on Vienna will be analyzed in → Ch. 4.

3.2 Data collection methods

Data collection was conducted between February and July 2023. Used methods were first a general contextual exploration phase accompanied by participatory observations, followed by a survey, expert interviews, and finally one-to-one focus group interviews. These methods will be briefly discussed in this chapter. The methods findings will be elaborated in → Ch. 5.

3.2.1 Context exploration and participatory observation

Desk research was conducted as a starting point for the project to identify potential research problems, questions, and relevant current debates in the literature. This formed the basis for the development of the research questions, hypotheses, and theoretical framework. To further explore the context of the case study and recruit survey and interview participants, I took part in different events and visited multiple organizations connected to cycling and/or migrant communities (→ figure 5).

Date	Name	Type	Reason
22.03.23	Bike kitchen Lenkerbande	Bike repair workshop	Observation, informal conversations
23.03.23	Bike Kitchen Vienna	Bike repair workshop	Observation, informal conversations
21.04.23	Participation Critical Mass Vienna (CM)	Bike demonstration	Observation, informal conversations
05.05.23	Participation in Gürtel Ride Vienna	Bike demonstration	Observation, informal conversations
10.05.23	German Lesson Station Wien 1050	Community center	Organizing a German lesson, talking with focus group about mobility, distributing survey
19.05.23	German Lesson NBZ 16	Community center	Organizing a German lesson, talking with focus group about mobility, distributing survey
30.05.23	German Lesson Station Wien 1050	Community center	Organizing a German lesson, talking with focus group about mobility, distributing survey
21.07.23	Participation Critical Mass Vienna (CM)	Bike demonstration	Observation, informal conversations

Figure 5: Events participated in, and locations visited during context exploration and participatory observation.

In this context, I visited two bike kitchens in different parts of Vienna a couple of times: The *Bike Kitchen Vienna* in the 15th district and the *Lenkerbande* in the 2nd district. The goal was to find out if these institutions, which historically were founded in the spirit of providing alternative islands in a mobility system dominated by automobility and capitalism and still follow this path (see e.g., Schaup, 2017), were frequented by members of the project's focus group. There, I had some informal conversations with staff on my research topic. To Eckardt (2014), these often spontaneous and

⁴³ it is worth mentioning that in case studies, the unit of analysis (the case) is not static. On the contrary, it might be subject to changes as the research develops, as it is highlighted by Johansson (2007) and Yin (2013). This can even be considered beneficial if additional knowledge is generated during the process, which was also the case in this project as the focus group was not clearly defined from the start.

unstructured conversations form an often under-acknowledged yet highly important part of collecting data and understanding a case (Eckardt, 2014, p. 173). Additionally, I participated in different cycling events like *Critical Mass* (CM) and *Radeln for Future* (cycling for future) to get in touch with local bike advocates.

Further, I actively participated in two German lessons at *Integrationshaus* and one at *Nachbarschaftshilfe Ottakring* (NBZ 16, whose organizer (E2) was also interviewed during this project), two community centers focusing on the inclusion of migrants in their respective neighborhoods. The aim was, on the one hand, to talk on-site with women with migrant backgrounds about cycling practices, and, on the other hand, recruit survey or interview participants.

3.2.2 Online survey

As an additional source of data, an online survey was created. The main goal was to establish contact with women with a non-EU migrant background. Therefore, participants had the possibility to add their contact details after finishing the survey. The survey was further designed to collect data on migrant women's mobility, especially on their cycling practices and perceptions. This, however, faced some limitations due to the relatively small sample size. Thus, the findings must be treated with some caution.⁴⁴ Treated reflectively, they can still offer some valuable insight supporting the interview and literature findings.

The survey was designed in a closed format to simplify analysis, but open questions were added to generate more qualitative answers. The survey was designed to only take a very short time to reach as many participants as possible, consisting of 19 questions in total. These are distributed in three categories, aiming at general demographic information, participants' mobility practices and distinct practices and experiences of cycling in Vienna as a migrant woman. Some of the questions were inspired by the work of Tijera von Holzen (2021) and Arenas (2022). The survey was distributed as a flyer at various locations (e.g., community centers, universities, ethnic shops) and during events (e.g., at the German lessons I participated in) (→ figures 5, 6; → Ch. 3.2.1). Moreover, it was also distributed online in eight different Facebook groups that address migrants, women, or the cycling community. Eventually, it was even shared by the Vienna mobility agency's Twitter account (for all survey data, questions and the flyer see edit appendix).

⁴⁴ Following Eckardt (2014), researchers need to be cautious when using surveys, as the nature of the analysis of the findings should not only be descriptive but also analytical to show correlation Eckardt (2014, p. 176). Findings in surveys, to him, are more an indication of answers (due to a rather closed format) and should be supplemented with other explorative methods.

Umfrage: Radfahren in Wien /

Survey: Cycling Vienna /

Anket: Viyana'da bisiklet sürmek /

خلفية الاستطلاع



Figure 6: Flyer distributed online and physical to recruit survey and interview participants (→ Appendix).

3.2.3 Interviews

Qualitative interviews in social science research

Interviews are arguably the most commonly used method in urban research (Eckardt, 2014, p. 150). Conducting interviews is a possibility to explore the competing narratives and viewpoints that construct the urban and forms “an appropriate tool to do justice to the diversity and complexity of these narratives” (Kaspar, 2022, p. 97) (tba). This project uses semi-structured, qualitative interviews as the main method for data collection to shed light on different perceptions of and experiences with cycling in Vienna. A mix of open and more closed questions was chosen to guide the interviewee towards a certain aspect while leaving room for new information to emerge.⁴⁵ Interview guides were then developed as an orientation for all interviews with the intention of generating valuable data for answering the research questions (see appendix). The interview questions for the focus group interviews with migrant women were developed in close relation to the survey questions, while the questions for the other experts took their respective positions and knowledge into account. The interviews were then transcribed, building on recommendations by Kuckartz and Rädiker (2019, p. 42).⁴⁶

⁴⁵ As Eckardt (2014) states, the main difficulty with interviews is to always stay close to the research question and reflect on the status of the research design during the interview while simultaneously not influencing the interviewees too much and putting their views first.

⁴⁶ A few detailed transcriptions are attached in the edit appendix section. If needed, all transcriptions and coded transcriptions are available on request.

While interviews are very promising when it comes to data generation, it is crucial to be reflective and keep their limitations in mind. Eckardt (2014) argues that “the attribution of an expert status is a very problematic action” (Eckardt, 2014, p. 150) (tba), and it is difficult to impossible to verify some of the data collected in expert interviews, as this might require another “expert”. Moreover, Kaspar (2022) highlights that conducting interviews always carries the danger of misinterpreting data, especially if language barriers exist. Thus, she argues that the context of data collection must be understood as part of the data, which, consequently, is shaped by the researcher itself.⁴⁷

Identifying interviewees

Finding interview partners was an important and equally difficult step, as there is an unknown number of potential interviewees in the field. It is thus necessary to mention that, even though the methods are chosen to cover the broadest variety of perspectives, this research project is unable to offer all angles on the topic. Instead, sources were selected in a manner to show all angles that are necessary to formulate an answer to the research question and test the hypotheses.

In total, 13 interviews and two informal conversations were conducted between May and July 2023 for four reasons: a) to gain knowledge of the practices and perceptions of migrant women firsthand (bottom-up perspective), b) to gain knowledge of the plans and perceptions of the city of Vienna (top-down-perspective), c) to gain insights from external experts (outsider-perspective), and, d) to get in touch with persons from the focus group (using the interviewees as a proxy).⁴⁸⁴⁹

Expert interviews

The interview partners labeled as experts (→ figure 7) were selected based on their potential knowledge of the topics of cycling, migration or both combined in the Viennese context. The first interview partner, ÖAMTC (E1), was chosen as they are organizing a very popular cycling course for women that is especially frequented by women with a migrant background. The strategy was then to move from one interview partner to the next, getting hints and ideas along the way, which worked out fine. Various community organizations working with women (that assumably also served female migrants) were contacted to develop an in-depth understanding of the situation in the field and get the chance to distribute the survey and connect with potential focus group interview partners.⁵⁰ In total, I contacted 13 community organizations, resulting in two interviews (E2, E3), and five of them distributed the survey. The interview E7 with the city department of integration and diversity (MA17) served as a bridge between understanding the perspective of migrant women and the top-down perspective of the city of Vienna. The latter was further investigated in interview E8 with a member of Vienna’s urban development department (MA18).⁵¹ Additionally, I had two informal conversations with a former 4Cities student (E4) who is part of the Viennese cycling scene, as well as with Sanderian Verstappen (E5), an assistant professor at the social and cultural anthropology department of the University of Vienna researching a similar topic to mine.

⁴⁷ This project acknowledges the limitations shown by Eckardt (2014) and Kaspar (2022) follows the insight that being reflective is key when analyzing interview data.

⁴⁸ For simplification, these are labeled as focus group interviews (individual interviews with migrant women) and expert interviews (all other interview partners from the city of Vienna or external organizations).

⁴⁹ The interviews with the migrant women (focus group) as well as with the expert from the city of Vienna are all anonymized. Consent to use the interviews in their final form was given by all participants (oral by the experts, written by the focus group interviewees).

⁵⁰ The line between the contact purposes of interview and finding entrances to the focus group was flexible in practice to leave room for possible interactions.

⁵¹ One limitation was the impossibility of arranging an interview with the Viennese mobility agency (E9) due to their limited capacities, which would potentially have been very helpful in adding to the understanding of the top-down perspective (→ Ch. 6.4).

Experts (external perspective)						
NB	Name	Date	Institution	Role	Importance/ Justification	Other
E1a	Berangy, Nasila	02.05.202 3	ÖAMTC	Spokeswoman for Cycle Lessons ÖAMTC	Knowledge on cycling in VIE, migrant women, and their cycling practices	
E1b	Nagler, Matthias	02.05.202 3	ÖAMTC	Spokesman for Traffic Policy at ÖAMTC	See E1a	
E2	Mayrhofer- Iljic, Verena	04.05.202 3	Community Center Wien Ottakring (NBZ16)	Leader at NBZ16	Knowledge on migrant women, and their cycling practices, contacts to focus group	
E3a	Gsteu, Corona- David	11.05.202 3	Gebietsbetreuun g Stern 1020 (GB*)	Leader at GB*1020	Knowledge on migrant women, and their cycling practices, contacts to focus group	
E3b	Syren	11.05.202 3	Gebietsbetreuun g Stern 1020 (GB*)	Intern at GB*1020	See E3a	
E4	Schaup, Lukas	28.05.202 3	Former University of Vienna	Former 4Cities student	Knowledge on cycling in VIE	Informal conversatio n
E5	Verstappen, Sanderian	07.06.202 3	University of Vienna	Assistant professor social and cultural anthropology	Knowledge on migrant women, and their cycling practices	Informal conversatio n
E6	Segert, Astrid	Canceled	Institute for higher studies Vienna	Retired professor at IHS	Knowledge on migrant women, and their cycling practices	Was not possible
Both top-down and bottom-up perspective						
E7	Anil, Hanife	17.05.202 3	Magistratsabteil ung Integration und Diversität (MA17) – Department North-East	Leader MA17- Nort East	Knowledge on migrant women, and their cycling practices	
Experts City of Vienna (top-down perspective)						
E8		16.06.202 3	Magistratsabteil ung Stadtentwicklun g Wien (MA18)	Staff at MA18, responsible for cycling	Knowledge on cycling in VIE	Asks to be anonymous
E9	Mobilitätsag entur Wien	Canceled	Mobilitätsagent ur Wien		Knowledge on cycling in VIE	Was not possible

Figure 7: Expert interview partners (external and top-down perspective). Interviews that were cancelled are highlighted in red.

Interviews with focus group

Recruiting interview partners from the focus group was identified as the most important task early in the project. Therefore, various ways to establish contact with members of the group and ask them for an interview were carried out. In the end, ten women were contacted, and of the eight conducted focus group interviews (→ figure 8), five were found through the survey, while three were contacted with the help of Corona-David Gsteu (interview partner E3a), leader of the *GB*community center* in the 2nd district, who shared many valuable contacts.⁵²

⁵² For the focus group interviews, a one-on-one format was chosen over a group discussion format due to the uncertainty of how many interviewees would be willing to participate and since the chosen format requires much

Migrant Women (bottom-up-perspective)								
NB	Date	Age	Country of origin	Home Distr.	In Vienna since	Family status	Occupation	Main mobility habits
I1	07.06. 2023	43	Ukraine	12.	1 year	Lives with her young daughter	Learning German to work as nurse	PT, cycling, walking
I2	07.06. 2023	41	Turkey	18.	6 years	Lives with two (?) children and husband	Work at Uni Wien	With the kids: PT, walking; car as passenger; alone: cycling
I3	08.06. 2023	42	Turkey	18.	21 years	Lives alone		PT, cycling, walking
I4	10.06. 2023	34	Iran	19.	3 years	Lives with husband	Helps at community center	Cycling, PT
I5	17.06. 2023	45	Sudan	02.	8 years	Lives with husband and 5 children	Care work	Walking, learning cycling
I6	16.06. 2023	32	Lebanon	21.	3 years	Lives with baby and husband	Different small jobs	Walking, car due to baby
I7	20.06. 2023	60	Algeria	22.	34 years	Lives with her son	Retired	Used to cycle, now PT
I8	02.07. 2023	42	Indonesia	05.	1 year	Married, 3 people household, no kids	Student & work at bank	PT, cycling

Figure 8: Focus group interview partners.

3.3 Data analysis methods

As Kuckartz and Rädiker (2022) argue, collecting data is relatively easy from a methodological perspective in contrast to analysis, which is often less clear and requires careful planning and execution (Kuckartz & Rädiker, 2022, p. 22). This chapter provides an overview of the methods used to analyze and interpret the collected data with the intent of testing hypotheses and finding answers to the research questions.

3.3.1 Qualitative data analysis: Coding interviews with focus group

Content-structuring qualitative content analysis

Kuckartz and Rädiker (2022) highlight that understanding qualitative data forms the first step of every analysis. They provide basic rules for understanding qualitative data that form the basis for future analysis: Reflecting pre-assumptions, ensuring to understand the whole text, reflecting on language barriers, and being open-minded for new topics that arise from the text. The interviews conducted with women with a non-EU migrant background constitute the core of the research. Consequently, analytic focus is placed on these interviews, building on the content-structuring qualitative content analysis explained by Kuckartz and Rädiker (2022) (→ figure 9). Their process combines an inductive and deductive approach that is very common within qualitative data analysis (Kuckartz & Rädiker, 2022, p. 102). After a first work through the data, the main codes were deductively derived following the theory, building on the research questions, hypotheses, and interview questionnaire (see edit code book appendix). The interviews were then coded with the deductive codes. In the next step, the main codes were then split into subcodes using an inductive process (see edit code book appendix). In a fifth step, the interviews were then coded with sub-codes. This is then followed by data analysis and summarizing the results (→ Ch. 5.4).

less organizational effort. In general, the final number of interviews was not pre-defined, but restricted by the rather small number of respondents willing to participate.

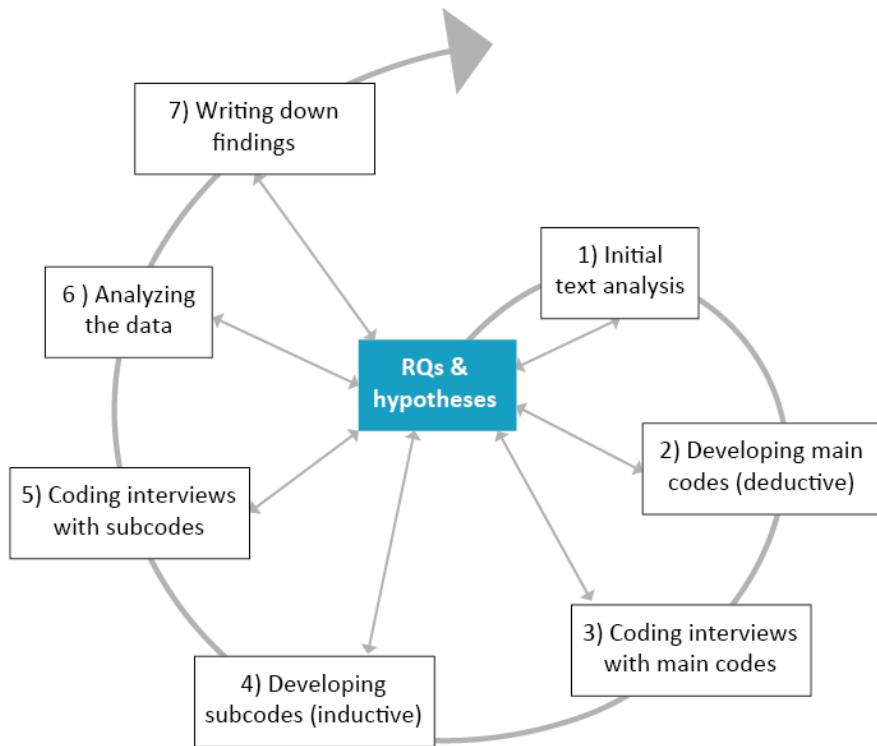


Figure 9: Content-structuring qualitative content analysis suggested by Kuckartz and Rädiker (2022) (source: Kuckartz and Rädiker, 2022, p. 132; edited by author, 2023)

Developing the code system

Developing a code system and applying it to the data forms the core of qualitative content analysis. Kuckartz and Rädiker (2019) define coding as a process where “a selected part of the data is assigned to a code — or vice versa: a code is assigned to a data segment” (Kuckartz & Rädiker, 2019, p. 66). In the author’s view, “code” has no clear definition. In fact, it can be very flexible, multidimensional, and it can also be adjusted or re-structured throughout the process (Kuckartz & Rädiker, 2022, p. 60, 2022, p. 59). Still, they make clear that codes need to follow some rules. In accordance with the authors, the codes to analyze the focus group interviews were developed to be in close relation to the research questions, cover all thematic aspects of the interviews, be distinct, understandable, well formulated, form a whole if added together, and finally, the subcodes should be sub-aspects of the code they refer to. Further, the codes try to be neither too broad nor too narrow, and with the preliminary structure of the findings in mind, they allow for the codes to act as structuring elements (Kuckartz & Rädiker, 2022, pp. 63–65, 2022, p. 135).

While some codes overlap, as thematic passages in the data could be assigned to different codes, all codes were created on purpose and aim at different aspects relevant to testing the hypotheses and answering the research question. The complete code book with code definitions can be found in the edit appendix.

The coded data segments are summarized and compared using an analysis that Kuckartz and Rädiker (2022) call a category-based analysis (→ figure 10) (Kuckartz & Rädiker, 2022, pp. 148–149). The analysis follows the main and subcodes, summarizing all relevant segments for every interview. Thus,

different perceptions and practices can be compared. The complete summary table edit can be found in the appendix.

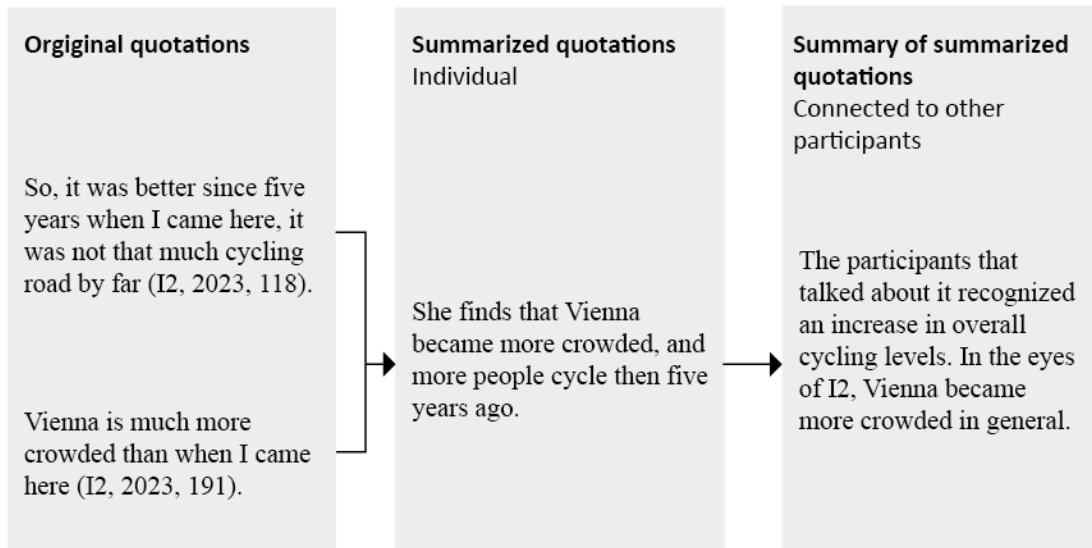


Figure 10: Summary process example of codes for focus group interview analysis.

3.3.2 Analyzing the additional data

As mentioned previously, due to constraints regarding time and scope, the main analytic focus is placed on the focus group interviews.⁵³ Nevertheless, the data generated by applying the other methods is equally relevant to forming a complete picture of the situation and implications of cycling as a migrant woman in Vienna and contributes to answering the research questions.

Due to expert interviews' and their distinct nature, a profound coding approach with the goal of generating comparable data was unrewarding. Therefore, their interviews were coded using an inductive approach to highlight the main topics and summarize their views. The topics touched on were divided into three main categories: Cycling, mobility system transition, and cycling by migrant women. The focus is placed on views that have not been communicated in the other interviews or the city's strategy documents. The findings are displayed in → Ch. 5.3.

The exploration and participation methods were chosen to get in contact with the field and build a first understanding of the situation. Therefore, the findings that can be derived from these are limited. Still, they give important insights and will be presented in → Ch. 5.1 together with all other findings to form the basis for further analysis.

⁵³ In an extended project, all collected data could have been analyzed more closely (this will be picked up in the limitations in → Ch. 6.4).

4. Case study: Cycling and migration in Vienna

4.1 Case study selection

The following chapters set the scene for the further research process. The project focuses on the case study of migrant women cycling in Vienna, Austria. This embedded single case study (Yin, 2013) was purposefully selected with the intention to draw generalizations from it that can be applied to other settings or cases in the future and that are comparable to existing studies. The choice to focus on the location of Vienna, the practice of cycling, and the practitioners of migrant women in the case study deserves some brief explanation.

Legitimation: Why cycling?

The relevance of focusing on the practice of cycling as a potential challenge to the incumbent automobility regime is substantiated in the literature. As shown in → Ch. 2.2.2, scholars building on the MLP concept by Geels (2002) argue that cycling can form a regime or niche within the MLP that has the potential to challenge the incumbent mobility system and support a mobility system transition. This transition specifically and cycling in general are described as desirable by scholars, as the bike is considered an exceptionally socially and ecologically just mode of transport, especially in comparison to the automobile. Still, different scholars urge us to acknowledge the political nature of cycling within the context of neoliberal capitalism. To them, cycling must be examined from a critical perspective to not reproduce existing patterns of injustice (e.g., Castañeda, 2021; Law & Karnilowicz, 2014). A special focus must be put on the needs of marginalized road users and potential cycling practitioners (Aldred et al., 2016).

Legitimation: Why migrant women?

As the literature review suggests, cycling needs to be examined from a critical perspective, and special focus needs to be laid on marginalized and minority groups and their (niche) cycling practices (e.g., Reid-Musson, 2018; Angheloiu & Tennant, 2020). Migrants (e.g., Welsch, 2014) and women (e.g., Garrard, Handy, & Dill, 2012) form especially relevant groups for research (→ Ch. 2.1.4, 2.4). The literature suggests definitions for the group of migrant women. Welsch (2014) defines the category of migrant background as including everyone with “own or family mediated migration experience” (Welsch, 2014, p. 504). The Austrian Integration Fund (ÖIF, 2022) and the Austrian census specify and differentiate between persons with migrant backgrounds (both parents born outside Austria) and migrants (born outside Austria themselves) (Österreichischer Integrationsfonds [ÖIF], 2022b, p. 10; STATISTIK AUSTRIA, 2022, p. 22). This research project will build on these definitions. Thus, the case study’s focus is on women with a non-EU migrant background: Women that are born outside the EU, or whose parents are both born outside the EU. If the term *migrant woman* is used in the further research, it will refer to this definition if not stated otherwise. Thus, citizenship does not play a role in this research project.

The focus lies in the potential to challenge the automobility regime through the practice of cycling. Or, more specifically, situating the minority group’s cycling practices, which potentially constitute a niche activity in the force field of mobility system transitions. According to the study by Segert et al. (2015) on the Austrian context, non-EU migrant women constitute a reasonable research category. They find that only 16% of the group cycles, while another 16% show an interest in taking cycling lessons. This contrasts with the finding that at least 40% know how to cycle and 56% have access to a bike (Segert et al., 2015, pp. 11-14). Therefore, the authors attest the group a potential to increase overall cycling numbers, making it further interesting for investigation (Segert et al., 2015, p. 14). Moreover, according to the authors, the migrant’s relevance for mobility transitions emerges from the fact that the group is

growing and gaining importance in Austria and Vienna. They further highlight that women in non-EU migrant households have a substantial influence on the cycling habits of girls from the second or third generation, and thus can serve as a lever towards a transition.

Additionally, the population group of migrant women deserves special attention, as it must deal with multiple levels of marginalization. According to Segert (2013), women can be considered marginalized (in the Austrian context) as they have a lower median income than men. Further, as migrants, they are eventually marginalized socially and economically, following official data from the Austrian census and ÖIF (ÖIF, 2022a; STATISTIK AUSTRIA, 2022). On top of that, cycling itself is a marginalized practice within the mobility system, potentially contributing to a feeling of further marginalization. This case study is further specified by focusing on non-EU (also called 3rd-state) migrant women. There are not only differences between EU- and non-EU migrants' mobility habits. Moreover, as already concluded in → Ch. 2.4.2, the authors highlight that "women from non-EU countries are particularly confronted with barriers related to (...) cycling" (Segert et al., 2015, p. 16) (tba). The special marginalization of non-EU women is also represented in recent numbers: Compared to Austrian women, they have a 2.5-fold risk of multi-exclusion, earn a lower median wage, have a higher unemployment rate and have lower education levels (ÖIF, 2022b).

This showcases two things: First, the literature supports the case for using migrant women as a case study. A specification of non-EU women makes sense, as this group can be regarded as especially marginalized. Empowering this group to cycle has the potential to have an enormous impact on the group's quality of life while also supporting an overall transition. Second, it becomes clear that "migrant women" is not homogenous group at all. This leads to an early limitation of this research project: While a certain degree of specification of the research unit is necessary, generalizations must be made (this will further be elaborated in → Ch. 6.4). This project is aware that also within the group of non-EU women, there exist significant differences in life realities and levels of marginalization. For example, the ÖIF finds that non-EU-migrants are either located at the top or the bottom of the education scale (ÖIF, 2022b, p. 46). Therefore, the unit of analysis is further reduced to the non-EU migrant groups that represent the highest shares within the Viennese population or come from countries with a significantly lower income average, while so-called *expats* are explicitly excluded from this research.⁵⁴⁵⁵

Legitimation: Why Vienna?

The selection of Vienna builds both on features that were identified as important in the literature as well as on personal preferences. First, the main scope of the research project lies in the transition of the mobility system, with a focus on cycling as a potential challenger of the automobile regime. Therefore, following the logic of the MLP on system transitions, it is important to choose a case where cycling represents a marginalized activity that yet has gained some momentum to foster transition. Vienna is a city with a rising interest in cycling as a means of utilitarian transport. This is reflected not only in the cities stated ambitions to become more cycle friendly, but also in the rising numbers of cyclists. Therefore, cycling could potentially support a transition of the mobility system in Vienna in the future. The development of Vienna's cycling regime and its interconnection to the city's mobility system will be further examined in → Ch. 4.2.

Second, the Austrian capital has repeatedly been awarded with the title "most livable city in the world" (Stadt Wien, 2023c). This circumstance is repeatedly marketed by the city, business, and tourist agencies

⁵⁴ As used colloquially, the distinction between *expats* and marginalized migrants is subjective, and the lines between these groups can be blurry. Nonetheless, *expats* can be broadly defined as immigrants with a high education and income, working in high-paid positions. Thus, *expats* should potentially not be included in the category of marginalized.

⁵⁵

alike. This further drew attention to selecting Vienna as a case: How is it possible that cycling – often an integral part of the narratives of future-proved, sustainable, or innovative cities – constitutes a niche in the supposedly most livable city? A problem identified in the literature constitutes the neglect of social aspects in the mobility discourse, as the focus seems to concentrate on technological solutions to ecological problems. In this context, Vienna's positive self- and international perception was identified as a promising starting point to contrast official municipal strategies for sustainable mobility and cycling against the daily practices of the focus group and shifting focus on social aspects that might (or might not) be part of Vienna's image.

Third, there are personal reasons to investigate Vienna as a case study. During the time of my research, I was based in Vienna. Thus, conducting research where I live allowed me to be very flexible and close to the case. Therefore, I was already able to build some knowledge of the city's mobility system and cycling culture beforehand.

Vienna: A multicultural hotspot

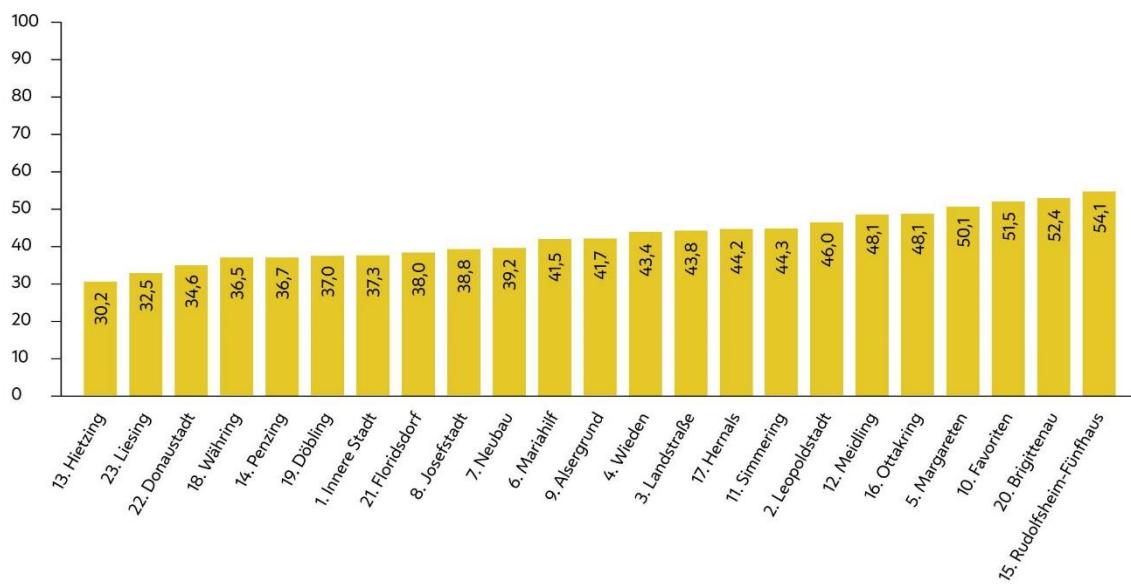


Figure 11: The migrant population in Vienna is quite equally distributed. There are four districts with a migrant population over 50% (Source: Stadt Wien, 2022, p. 10).

Last, and very importantly, Vienna is a growing, multicultural city that has been and still is shaped by immigration. Therefore, it can serve as an insightful background to conduct research on migrant women as a potentially marginalized population group. This assumption is supported by different studies on the mobility habits of migrant women that have already been conducted in Vienna (Ehmayer, Brosenbauer, & Fürst, 2013; Gašpar, 2023; Segert et al., 2015). Due to its location between central, east, and southeast Europe, it was a natural destination for various cultural groups. Since the early 1990s, the city has been constantly growing. In 2022, 42,6% of Vienna's population had a foreign origin (born in Austria, or outside Austria but with Austrian citizenship), compared to 25,4% in Austria (Stadt Wien, 2022; STATISTIK AUSTRIA, 2022). 37,6% (ca. 725.000 people) were born outside Austria. Most foreign-born residents were born in the EU or non-EU Europe (74%) and are younger than Austrian-born residents. Residents with a foreign origin live all over Vienna, while in four districts, they have a share of over 50% of the population: The 5., 10., 20. and 15. District (→ figure 11). Three of these four are simultaneously also the ones with the lowest income – further reinforcing the assumption of (economic) marginalization within the focus group. Additionally, most migrants do not have the right to vote:

Therefore, in districts like the 15., only 57% of the population above 16 years has the full right to participate in elections (Stadt Wien, 2022).

The origin of immigrants is changing over the years: While the immigration of citizens from Syria, Afghanistan, and also Germany is increasing, immigrants numbers from countries like Turkey are decreasing (Stadt Wien, 2022). People born in Serbia constitute the largest minority in Vienna (89.000), followed by Turkey (65.000), Germany (57.000), Poland (48.000), and Bosnia-Herzegovina (46.000) (ÖIF, 2022a, p. 100). In 2021, more than 1.000.000 women with a migrant background lived in Austria – almost 25% of the total female population and an increase by 16% compared to 2015 (ÖIF, 2022). Segert et al. (2015) identify an enormous potential to increase bike ridership within this group (Segert et al., 2015, pp. 11–12). It is safe to say that this potential has grown in recent years.

In summary, these numbers show that this project's focus group is not irrelevant but forms an integral and fast-growing part of Austria's and Vienna's society. Subsequently, migrant women with a non-EU background and the city's mobility system have a growing mutual impact. Subsequently, the research project aims to uncover both directions. On the one hand, this helps to gain an understanding of how the group is situated within the mobility system and what their challenges and wishes regarding the system are. On the other hand, it might uncover ways how the group's cycling practices might actively or indirectly challenge the mobility system's current socio-spatial configurations – all connected to the question what role cycling with its potentials and limitations has and can have in this context. Therefore, before discussing case study findings, in the next chapter, the stage for the further analysis is set by briefly examining the context of the Viennese cycling regime.

4.2 Results: Context of cycling and the mobility system in Vienna

A brief history of Vienna's mobility system

This chapter sets the scene for future research and analysis, by elaborating the development of cycling and migration in Vienna and the current strategic plans of the city regarding cycling. Looking at the development of the Viennese mobility system helps to understand its current situation. Within this development, the history of cycling in Vienna is characterized by different phases and a mutual interdependence with other mobility regimes. Historically, Vienna was a walking city with a compact development, providing short distances. This feature was mostly preserved until today in the inner-city districts on the right bank of the Danube River. The first emergence of cycling happened in the late 19th century and coincided with the rapid development of the *Stadtbahn* by architect Otto Wagner, which forms the backbone of Vienna's PT system. Cycling during that time is described as contested and was regarded as a recreational activity rather than a utilitarian means of transportation (Zach, 2020). During the first Austrian Republic, focus was on the development of PT, while cycling was neglected. Still, Hachleitner (2013) describes that during the 1930s, Vienna experienced an unprecedented cycling boom. Like in other European cities (Gössling, 2016), after World War 2, the automobility regime that had already been built up during the previous decades had its breakthrough. This turned into a major mobility system transition and led to the reconfiguration of the urban fabric in favor of the automobile, especially on the outskirts of the city. Still, Watson (2012) describes that this was not a simple replacement of bicycles with automobiles, but rather, cars provided new possibilities, and the habits and built environment adjusted to that (Watson, 2012, p. 492). The development seems to persist until today when taking vehicle numbers in Vienna into account, which rose from around 200,000 in 1970 to around 860,000 in 2016 (→ figure 12) (Stadt Wien, 2023a). This, among other factors, lead to traffic causing 40% of Vienna's CO2-emissions in 2019 and becoming the single most emitting sector (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2019, p. 3). According to Békési, during the 1960s and 1970s, cycling was constantly reduced, and cycling infrastructure was demolished to make space for the automobile

(Zach, 2020). The focus was again placed on PT and walking in the city's first 1973 environment program, while cycling was left out (Stadt Wien, 2023a).

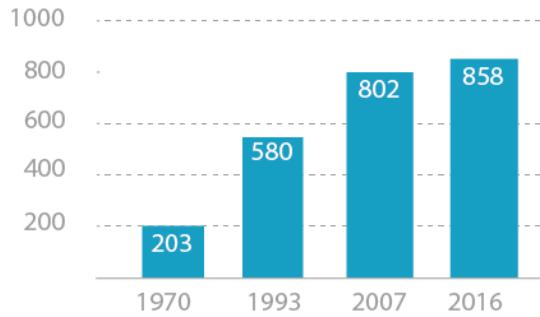


Figure 12: The development of vehicle numbers in Vienna indicates the stabilization of the automobility regime (Data source: Stadt Wien, 2023a; figure by author, 2023).

The turning point of the slow decrease in cycling in Vienna was in 1980, when the city decided to expand the deprived cycling network (Stadt Wien, 2015, p. 88). In 1993, Vienna set the goal of increasing the mode share of cycling to six percent. This was accompanied by the development of a main cycle route network in 1994. Also, for the first time since the short period of the 1930s, cycling was regarded as a utilitarian means of transportation. The 2000s saw an increase in funding for cycling and a focus on expanding the network (Stadt Wien, 2023a). Since then, Vienna has tried to actively increase the overall mode share of cycling, advertising it as a sustainable transport opportunity, for example through various media campaigns by the city-owned mobility agency (Mobilitätsagentur Wien). This was paralleled by an active bottom-up cycling scene during the last three decades, organizing bike demonstrations, repair shops, etc. (Hachleitner et al., 2013; Schaup, 2017).

In summary, the brief description of Vienna's mobility system's history reveals that, except for one period in the 1930s, cycling was mostly ignored, regulated, or even marginalized. In the 1950s, the cycling regime was actively replaced by automobility. This was all paralleled by an extensive focus on expanding PT as the main mode of transport in Vienna, which persists today. While a process of rethinking started in the 1980s, and the bicycle slowly gained importance, it remains marginalized in comparison to PT, walking, and automobility (this will be elaborated later in this chapter). This special context must be kept in mind in future analyses and makes Vienna a special case to conduct research on the transition potential of cycling.

Vienna's goals and self-perception: Strategy documents

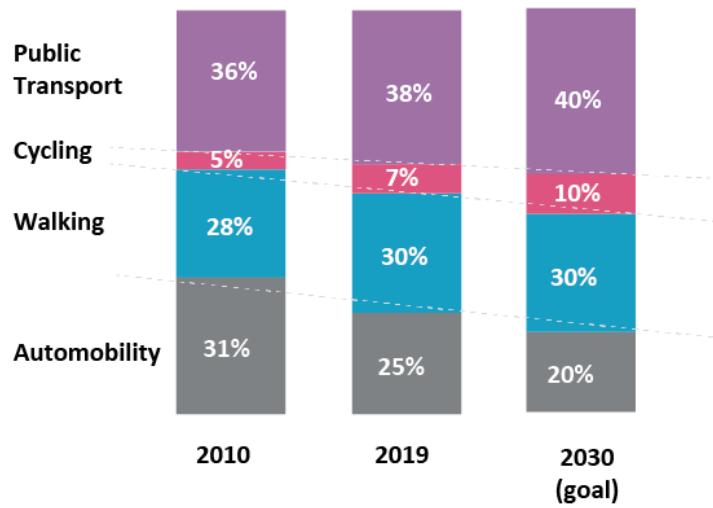


Figure 13: Modal split development in Vienna edit (Data source: Stadt Wien, 2015; Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2019; figure by author, 2023).

During the last decades, the city of Vienna has made some efforts to establish cycling as an addition to the strong existing PT network. The main strategic documents envisioning the development of the city's mobility system are relatively old: The *Fachkonzept Mobilität - STEP 2025* (mobility plan) from 2015 and the *Masterplan Verkehr Wien* (traffic masterplan) from 2002. The mobility plan is an extension of the city's strategic urban development plan and sets goals and fields of intervention for walking, cycling, PT, and car traffic. In the plan, the city "commits itself to prioritizing PT, walking, and cycling" (Stadt Wien, 2015, p. 9). The main target is a modal split shift by 2025, increasing sustainable modes (walking, cycling, PT) to 80% (72% in 2013) while reducing car trips to 20% (28% in 2013) of all rides (Stadt Wien, 2015, p. 22). While PT serves as the backbone of this shift, cycling is expected to increase the most (→ figure 13). The mobility plan lists measurements to reduce waiting times and trip lengths for cyclists (adapting traffic lights and opening one-way roads). The number and quality of the cycling infrastructure are planned to be increased, with a focus on "long-distance-cycling-routes" that serve as "lighthouse projects" (Stadt Wien, 2023b) (→ figure 15). Other points of intervention suggested by the mobility plan include a focus on mobility hubs, as well as bike and car sharing. Moreover, the city acknowledges that streets must become more attractive for pedestrians and cyclists. Thus, the plan suggests redistributing public space away from cars "if possible" (Stadt Wien, 2023b). Additionally, the plan states that new (car) roads will be needed but should include space for other modes as road users and their practices become more diverse (Stadt Wien, 2015, p. 94). For the city, increasing cycling seems to be a trade-off with other modes that needs to be decided case by case. Overall, the *Fachkonzept Mobilität* mobility plan sets ambitious goals and acknowledges the need to transform the mobility system towards sustainable modes, giving them priority in infrastructure expansion. Consequently, mobility becomes "a challenge for society as a whole" (Stadt Wien, 2015, p. 109).



Figure 14 (right): The typical Viennese bike lane is rather narrow and often suddenly ends in many places.

Figure 15 (left): The 2023 newly re-developed bike lane on Lassalle Straße in the 2nd district is one of Vienna's flagship cycling projects.

Cycling in Vienna today

The numbers show that, while still low, cycling is gaining momentum (→ figure 16) (VCÖ, 2023). The city owned Mobilitätsagentur (mobility agency) offers updates on the current state of the mobility system and cycling specifically. In 2022, 18 stationary cycle counting spots throughout the city counted more than 11 million cyclists (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2022). Long-term counting shows a steady growth in cycling numbers. Still, cycling is much more prevalent in the summer than in winter the months, even though it becomes more popular year-round (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2022). Despite this slow growth, Békési summarizes that there is no bike boom happening (Zach, 2020).

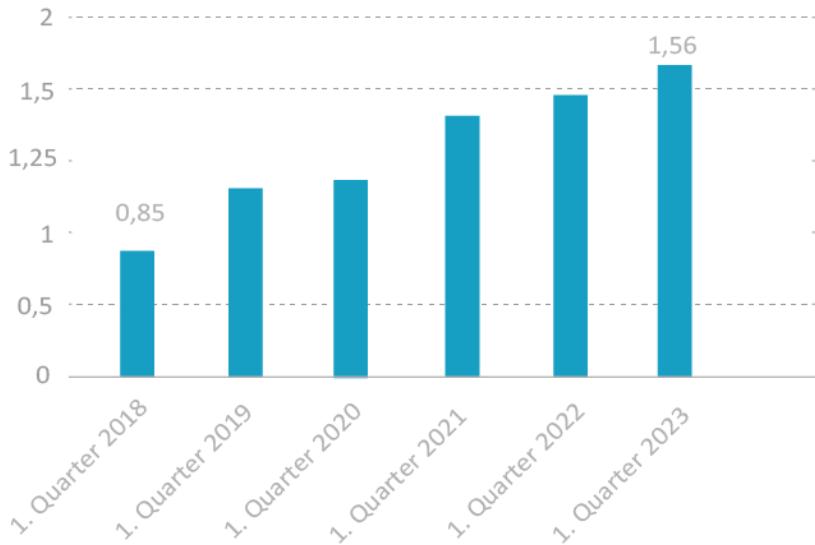


Figure 16: According to the numbers, cycling in Vienna is gaining momentum (numbers in millions) (source: Data by VCÖ, 2023; figure by author, 2023).

The mobility agency also asked cyclists about their perception of the cycling situation in Vienna. While a growing majority of cyclists agree that the overall environment for cycling is improving (79% in 2016, 71% in 2019), a feeling of safety and the possibility to connect PT and the bicycle seem not to be

improving (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016, p. 5). Only 44% think that cyclists are prioritized compared to cars: A stark contrast to Vienna's self-set goals formulated in its mobility strategy. Interestingly, the number of cyclists feeling safe improved significantly from 50% in 2012 to 76% in 2019. The overall opinion on cycling infrastructure also improved between 2012 and 2016 but then seem to stagnate at around 2/3 of the participants having a positive opinion. (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2019, p. 15). The agency also asked for reasons for (not) using the bike. The two biggest identified factors prohibiting cycling are not owning a bike (31%), and feeling unsecure in traffic or that there is too much traffic (21%) (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016, p. 17). Climate protection, on the other hand, is highlighted in the mobility report as a main argument for cycling, for 57% of the participants, it is at least important.

The strategies and reports published by the city paint a picture of a dynamic mobility landscape, slowly but steadily changing further in favor of non-motorized transport. While PT has preserved a historic dominance in the city's mobility system, numbers show that cycling still forms one of its more marginalized parts. Taken all together, a window of opportunity might open further to challenge the existing regime of automobility. Nevertheless, the question of how to improve cycling for marginalized parts of society remains open in the city's publications. In the light of the importance of including marginalized groups perceptions identified in the literature (→ Ch. 2.4), and as migration plays an important part in Vienna's history and present, this is surprising. Instead of mentioning the goal of catering to specific population groups, based on its strategy documents and marketing, the city remains rather vague and generalizes on the topic of who cycling is planned for.

4.3 Discussion case study

Vienna has the self-set goal of 80% of all trips within city limits to be made by public transport, bike, or foot. This goal is reachable, as only 25% of all trips were made by car in 2019. What the numbers also show is the peculiarity of the Vienna case. The classic picture of an automobility regime dominating all other modes eventually does not add up (depending on the location). Instead, when adapting the MLP framework, the Vienna mobility system appears more multidimensional: A public transport regime and walking regime on the one hand in conflict with an automobility regime on the other, while a cycling regime plays a marginal role in the overall system (→ figure 17).

What remains is the fact that, with only 7% of all trips, the bike is still marginalized in Vienna, as it has been most of the time (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2019, p. 5). Second, the automobility regime might not be dominant by numbers in all areas, but it might when it comes to its space consumption and the public's perception. The fact that automobility dominates Vienna's spatial configurations often came up in the interviews (→ Ch. 5.3, 5.4). The perceived dominance of automobility also affects public media discourse, as it is perceived by some as conflicting with Vienna's self-proclaimed image as a climate-model-city (Stadt Wien, 2020) (→ figure 19). Web blogs like *Wien Schauen* (viewing Vienna) discuss mobility-related topics (Scherer, 2023). The blog collects photos of Vienna's streets and measures the distribution of public space (→ figure 20). Meanwhile, lobby organizations advocate for more bike infrastructure and the (temporary) re-distribution of road space from cars to bicycles (VCÖ, 2023).

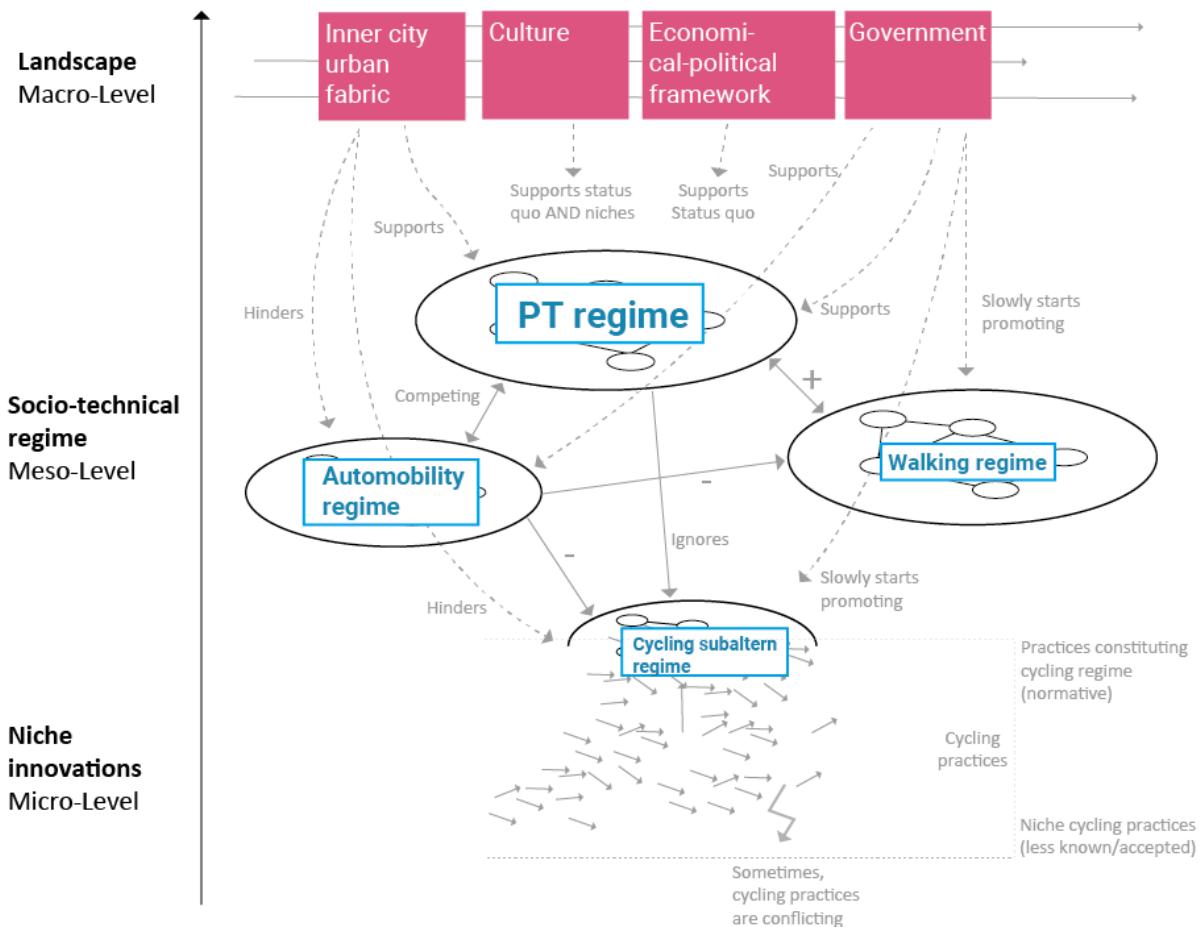


Figure 17: Applying Geels' (2002) MLP-framework on the context of Vienna paints a multi-dimensional picture of the city's mobility system and opens possibilities to identify potential transition pathways. The influence of the different landscape factors is highlighted in red (Source: Geels, 2002, p. 474, p. 1262; edited by author, 2023).

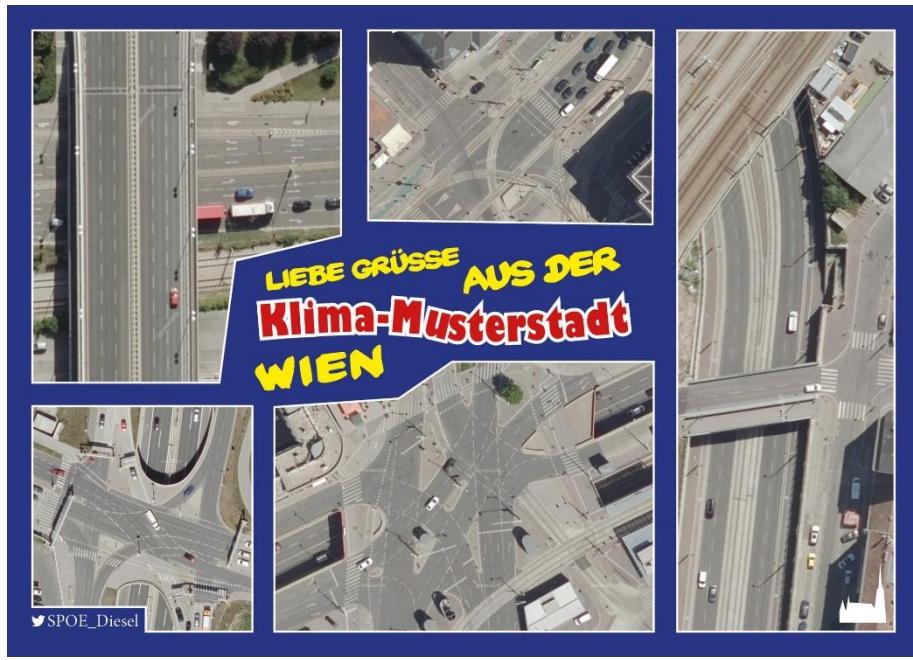


Figure 19: This satiric postcard was published on twitter by a Twitter-account called SPÖ-Diesel. The account criticizes the Viennese social-democratic party (SPÖ) for their supposedly car-friendly politics (Source: SPÖ Diesel, retrieved from: https://twitter.com/spoe_diesel/status/1362784109072908292).

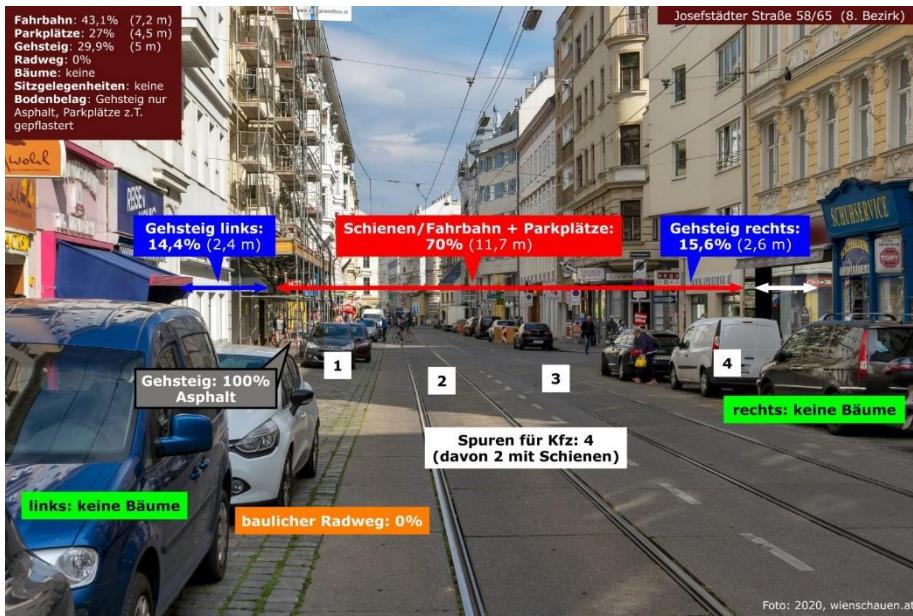


Figure 18: Typical Viennese street with the share of space dedicated to each mode (Source: Scherer, 2023).

These observations, of course, vary depending on the location. Vienna itself is not homogenous but can be roughly divided into a dense inner-city area with a high share of walking and cycling becoming prominent and an outer city ring where the automobile is more dominant. PT, on the other hand, seems to be prominent throughout the whole city area. The generally low share of cycling can be interpreted as a continuous historic trend, however, when taking the city's cycling history into account. This supports the argument to put cycling into the focus of research, while the PT regime's power also slightly shifts the focus.

In summary, it becomes clear that, while automobility does not dominate the Viennese mobility system, its influence is increasingly up for debate. In connection, cycling has gained some momentum in Vienna and will potentially grow further in the future as it increasingly attracts practitioners. The question therefore should not be asked if, but in what way cycling will impact a mobility transition. What is cycling's role, given the fact that not one, but multiple regimes dominate the system? The fact that minority groups like people with a migrant background do not seem to play a distinct role in the city's strategy further underlines the importance of uncovering their perceptions and challenges within the system. An approach is needed that integrates all parts of society – and all current and potential practitioners of cycling – to make it a tool of empowerment that supports a just transition and prevents it from blindly reproducing the system's inequalities. The questions set off by analyzing the case of Vienna will influence the following analysis and discussion of the research findings in → Ch 5, 6 when approaching the research questions.

5. Findings

In this chapter, the main findings from the data collected through the methods of contextual exploration and participatory observations (→ Ch. 5.1), online survey (→ Ch. 5.2), expert interviews (→ Ch. 5.3), and focus group interviews (→ Ch. 5.4) are summarized. First connections between the findings are made that will be further elaborated and discussed in → Ch. 6.

5.1 Contextual exploration and participatory observations

Visiting two collectively organized bike repair cafés marked the start of the fieldwork. While the intention was to identify if members of the focus group used their service, it instead led to insightful conversations with staff members. One insight from *Lenkerbande* bike kitchen was that almost no people with a non-EU background seem to visit, which they cannot explain themselves. Unfortunately, they never came back to me to answer my in-depth questions. The visit to *Bike Kitchen Vienna* was more insightful. A volunteer shared that all kinds of people frequent it. In recent years, the main clientele has changed from bike messengers to food delivery workers, who, in his experience, mostly seem to have a migrant background. He finds this development very problematic, as a self-organized community now helps big corporations. Migrant women, on the other hand, were not identified as a common visitor group by him. Overall, the bike kitchens proved to be a dead end for the research project. Still, their role within Vienna's cycling community seems vital.

Participating in a total of four bike demonstrations led to some interesting conversations with bike advocates and helped to get a sense of what a political fight for a mobility system transition can look like in practice. There, the expectation that not so many women with a non-EU migrant background actively engage in this fight was underlined. Still, some examples (like interview partner I3, 106) prove the contrary to this subjective finding.

Participating in three German classes has been the most insightful activity and generated many survey responses. At *Station Wien* community center, most participants were males from Syria, however. In summary, none of the course participants cycled. The dominant forms of transport are PT and walking. Most have a car back home, but their license in Austria is not valid (also reported by interviewee I2) – a potential reason for the low automobility use within the focus group.

The visit to the course organized by the NBZ16 was the most structured. Here, I discussed cycling with two men and four women (W1 China, W2 Iraq, W3 and W4 Ukraine). In summary, everyone knew how to cycle from their childhoods, but most didn't. This was for different reasons. W1 likes to cycle in good weather and did so back in China but criticizes the insufficient infrastructure. The others don't: W3 has a child and no bike but would cycle with a cargo bike. W4 never cycled. W2 does not feel safe and lacks a safe parking facility. In summary, these findings correspond with the survey and interview findings, which will be elaborated on in the next chapters.

5.2 Online survey

The online survey was mainly targeted at establishing contact with the focus group. This not only resulted in several interviews, but also generated interesting insights. The survey remained open for answers from May to July 2023 and had 56 responses. After filtering out respondents that do not belong to the project's focus group (male: 21, born in the EU/parents not born outside the EU: 3, not living in

Vienna: 3), 28 respondents (from 16 countries, with an age range from 23-63) remained to form the base for the analysis.⁵⁶

Demographic information

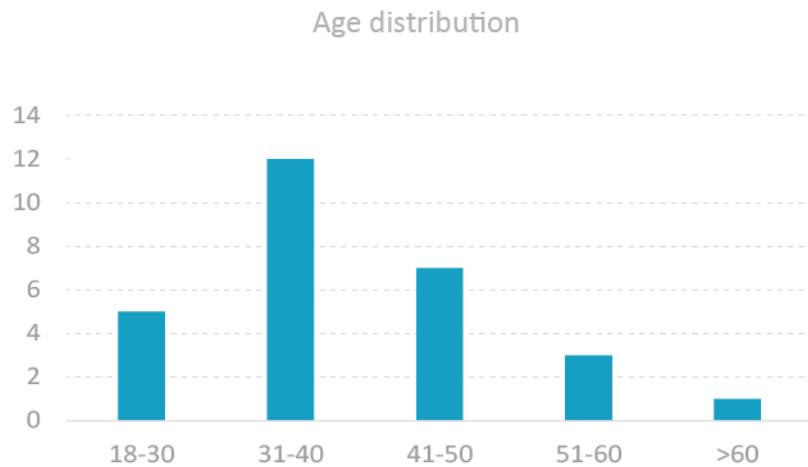


Figure 21: Age distribution of the participants (n=28).

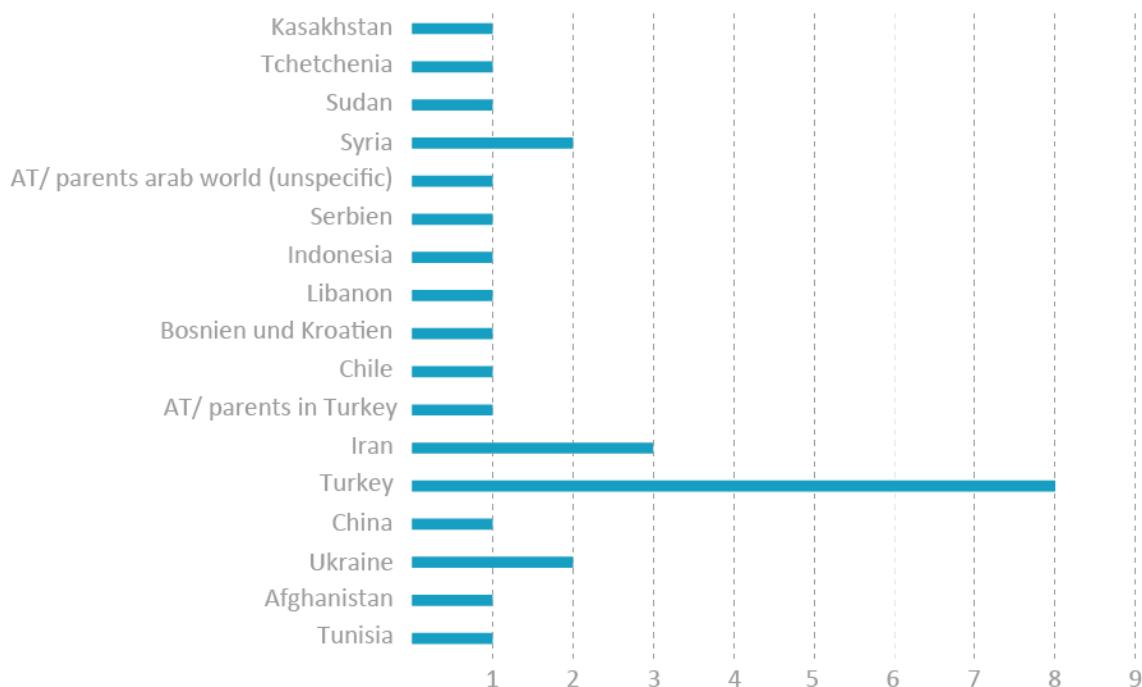


Figure 20: Participants' country of birth (n=28).

⁵⁶ As mentioned in → Ch. 3.2.2, due to the small sample size, these findings need to be approached with some care. Building on Eckardt (2014), they only supplement other methods, as they cannot be more than descriptive and point in possible directions.

The findings show that the respondents are very diverse, with a high share being in their mid-twenties to late thirties. A high share of respondents has a Turkish background, however (→ figures 20, 21). When looking at where in Vienna the respondents live and since they live in Vienna, the answers are more equally distributed.

Mobility practices

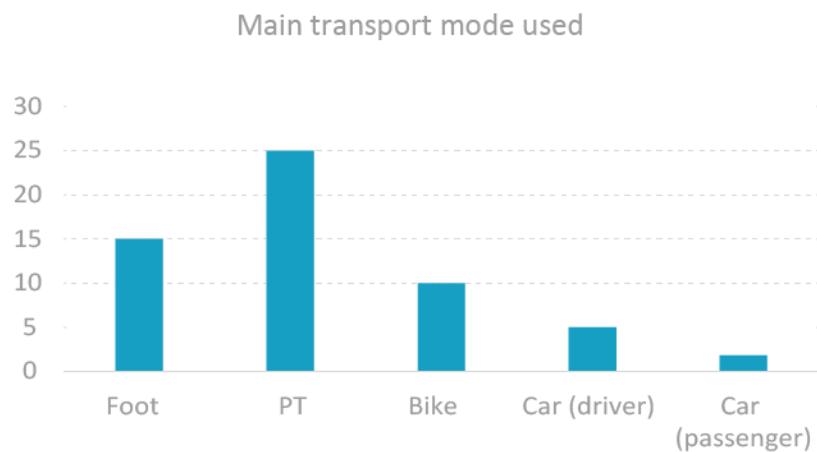


Figure 22: What are the transport modes you use the most (multiple answers possible)?

25 respondents (89%) chose PT as one of their favored transport modes. This was followed by walking (54%) and cycling (36%). The car was the least liked option (→ figure 22). These findings show the importance PT has for the group. This is also reflected in the access to transport: 24 have access to a PT pass, while 18 have access to their own bike (and another two have access to a shared bike).

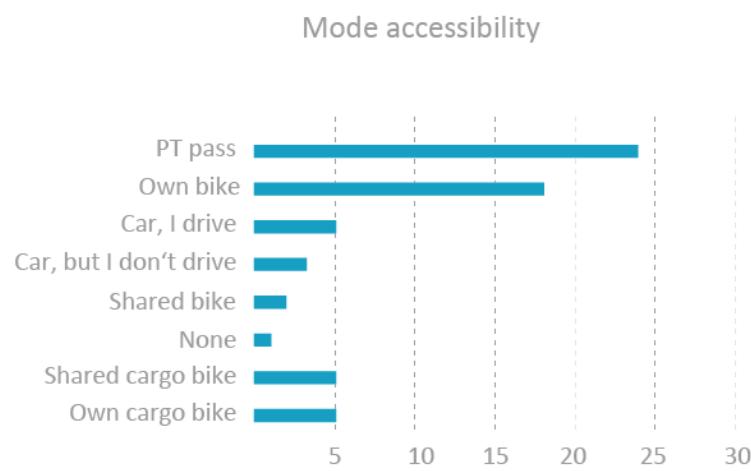


Figure 23: What transport modes do you have access to (multiple answers possible)?

Cycling practices

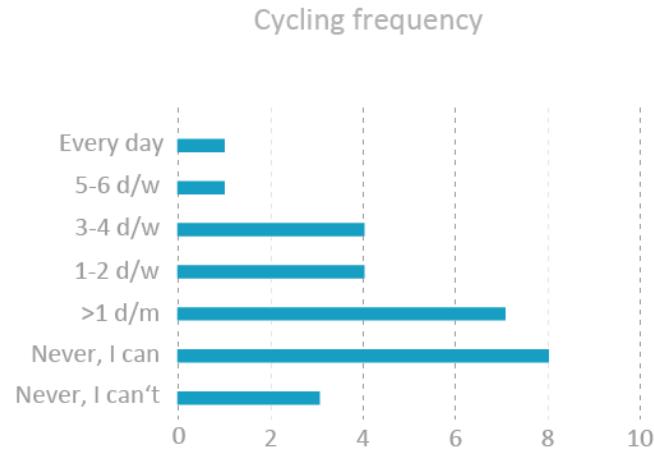


Figure 25: How regularly do you cycle usually (n=28)?

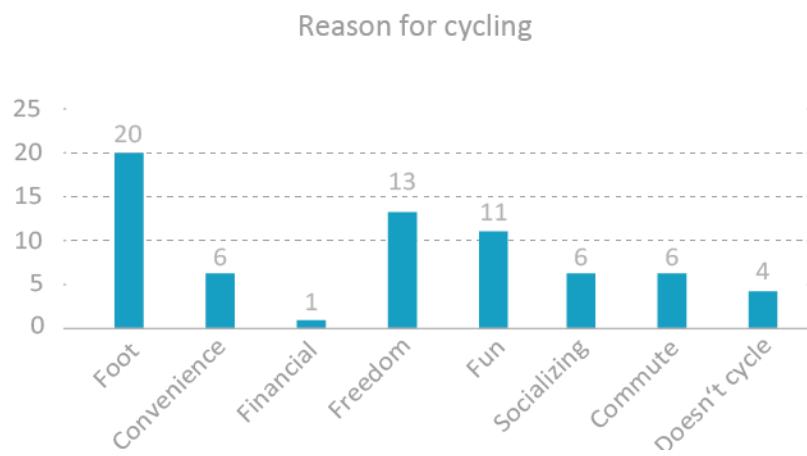


Figure 24: What is the main reason for you to cycle (multiple answers possible)?

Accordingly, cycling is not that frequent within the group (→ figure 25). While 11 respondents never cycle, only 10 do it at least once a week. The reasons for cycling are more precise: Health benefits are the main driver, followed by positive emotions connected to cycling (→ figure 24). In contrast to the relatively low cycling level, many respondents do have access to a bike.

Change in practices

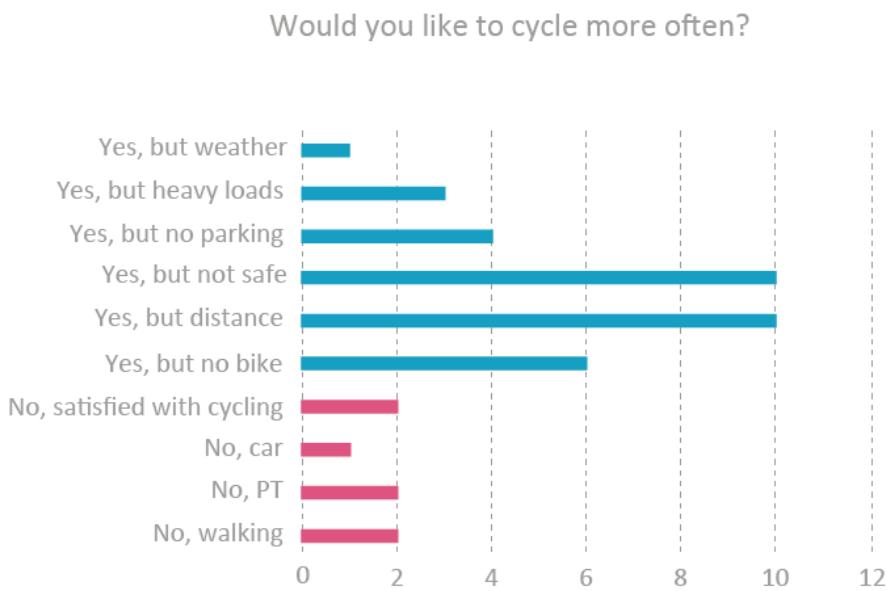


Figure 26: Would you like to cycle more often (multiple answers possible)?

Astonishingly, all respondents cycle because they like it. Also, a large majority would like to cycle more. Safety, long distances, and a lack of bicycles are the main barriers identified to fulfilling that wish (→ figure 26). The number one incentive to increase their cycling frequency mentioned by the respondents was better infrastructure (→ figure 27). This was followed by better access to bicycles and parking facilities and, with a little more distance, improving cycling skills.⁵⁷

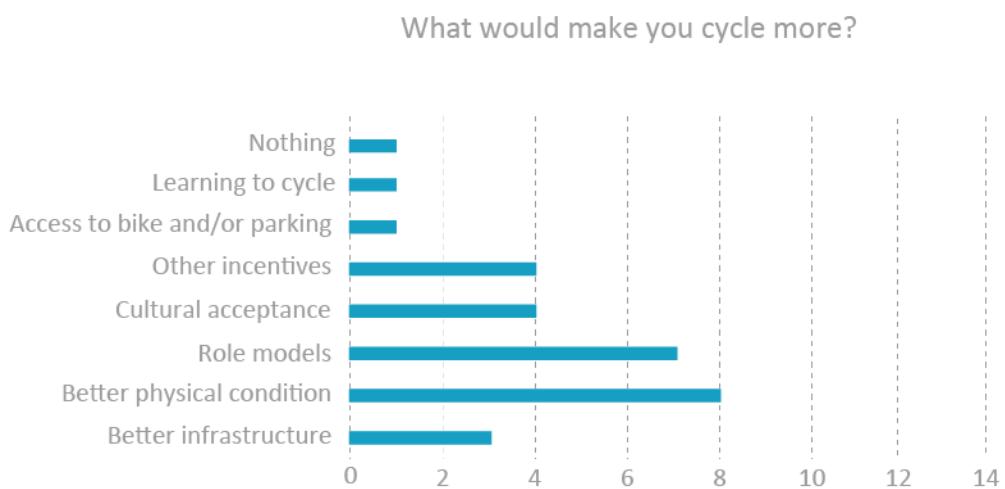


Figure 27: What would make you cycle more (multiple answers possible)?

⁵⁷ Interestingly, financial, or other incentives were much more important for respondents from outside the group in comparison. This might indicate some distinctive needs the group might have.

In addition, when asked to specify what could be improved in an open question, this picture persisted. Most suggested better bike lanes and a separation from cars. Interestingly, reckless behavior by other cyclists was also mentioned as a problem.

Cycling in Vienna as a female migrant

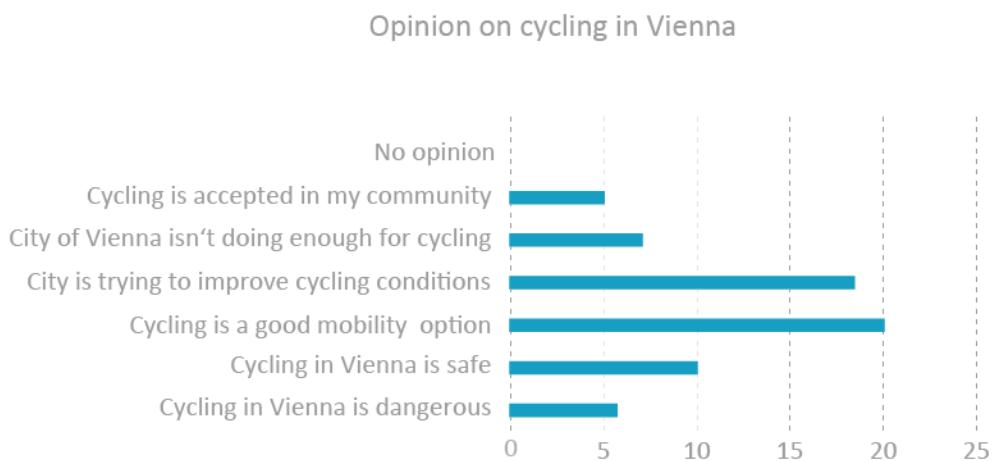


Figure 28: What is your impression of cycling in Vienna (multiple answers possible)?

In general, cycling in Vienna is seen positively (→ figure 28). Harassment is only frequently experienced by a minority (14%). On the negative side, only 5 respondents think that cycling is an accepted form of transport in migrant communities. Still, for 20 respondents, it is a good option, and more respondents perceive it as safe than dangerous. Also, a majority of respondents acknowledge the city's efforts to improve cycling conditions. When it comes to the cycling infrastructure, the opinions are almost evenly divided between positive and negative. What stands out is that, in comparison with all respondents, the focus group tends to have a more positive image of Vienna's infrastructure and its efforts to improve the situation.

When it comes to the perception of other migrant women cycling, a majority state that this is nothing special to them. Moreover, 26 of 28 respondents wish for an increase and normalization of cycling among migrant women.

5.3 Expert interviews

Five expert interviews were conducted with the overall objective of including external perspectives on the topic in the research project (→ figure 8; → Ch. 3.2.3).⁵⁸⁵⁹ The topics touched were inductively summarized into three codes with sub-codes: Cycling, mobility system transitions, and migrant women cycling. In the following, the external views are summarized using this categorization. The complete code system for the expert interviews can be found in edit the appendix section.

⁵⁸ For better distinction, the three expert interviews with interviewees that have competences regarding Viennese migrant communities are summarized as community experts (E2, E3, E7). The ÖAMTC (E1) and the city of Vienna (E8) are analyzed individually. E7 depicts a special case: While it officially is part of the city of Vienna, in the interview, the focus was on the communities and not the perspective of the city, hence the categorization as community expert.

⁵⁹ Additionally, as mentioned by Eckardt (2014), labeling interviewees as experts is problematic: The expert interviewees in this project, of course, are not completely objective and might mix personal with official standpoints. Thus, the findings must be approached reflectively.

Cycling in Vienna: Development, current state, and purpose

ÖAMTC (E1)

Ms. Berangy (E1a) and Mr. Nagler (E1b) from the ÖAMTC see the development of cycling in Vienna positively. Especially the infrastructure and services like bike sharing were expanded, increasing the modal split. The demand for its cycle lessons is increasing, too. They try to contribute to this change with service stations and aim to enhance the discussion by presenting their own traffic concepts to the city. When asked about the role of cycling within the city's mobility system, they emphasize the dominant role of PT and make clear that, while cycling is a viable option, to them, it is an addition rather than the solution. In the end, they opt for balanced transport roles: Everyone should be able to freely choose whatever mode they like:

"(...) Vienna also does not have to become a cycling city. That is, no one demands that, at least from us no one." (E1b, 2023, 115-116, tba.)

Community experts (E2, E3, E7)

The community organizations do not really touch on the topic. To Ms. Mayrhofer-Illjic (E2), the purpose of cycling should not be to fight climate change, but to be a tool to improve female accessibility.

Ms. Anil (E7) from the city's department of integration (MA17) noticed a general increase in (especially young) female cyclists and an increasing overall mobility of female migrants.

City of Vienna (E8)

The city of Vienna (represented by interview partner E8)⁶⁰ emphasizes that the city is fostering strategic network growth, focusing on specific high-standard routes. To him, the focus of the city has shifted as funding has been increased significantly:

"(...) because you are now giving away four times as much money as you did three years ago, then that is a clear political statement, you have to say that quite honestly, yes." (E8, 2023, 52, tba.)

According to E8, the shift has been ongoing for a while. As cycling is now growing significantly, the city tries to adapt to this demand with increased safety by switching from painted lanes to physically separated infrastructure and bicycle streets. E8 also sees a cultural shift happening. While cycling is becoming normalized, he wishes for more acceptance of cycling in all population groups:

"(...) cycling in the city was a bit exotic. In the meantime, things have changed, but I still don't see equal opportunities. This equal opportunity would be very nice now, this self-image, yes. That it is simply no longer necessary for us to do lobbying work (...)" (E8, 2023, 170, tba.)

Besides a cultural shift, E8 also identifies general population growth in Vienna as a driver of cycling demand. Moreover, he emphasizes that Vienna has a transport-oriented identity. Still, cycling plays a vital role for him, as it is cheap to implement in comparison to PT. Like the ÖAMTC (E1), the city official sees the role of cycling as complementary to PT and a subordinate part of an integrated sustainable transport group (*Umweltverbund*), dominated by PT:

⁶⁰ E8 is the only source providing perspectives by the city of Vienna. This limited perspective depicts another limitation of the project (→ Ch. 6.4). Here, it is especially important to be critical, as E8 might mix personal and official views, and it is hard to verify the statements. Hence, this is kept in mind when equating E8 with "the city of Vienna" during the analysis.

“Then comes the pedestrian traffic and then comes the bicycle traffic with a nevertheless clear distance and accordingly the bicycle traffic is a part of this integrated concept.” (E8, 2023, 27, tba.)

Therefore, the role of cycling should be to add alternatives to the radial PT network, especially in areas with limited PT access, as tangential connections, and as a last-mile option on shorter trips (E8, 2023, 27). Furthermore, cycling could relieve the PT network (E8, 2023, 149). Eventually, to him, it is a choice between forcing cycling on the citizens or making it a viable alternative.

“So, there I see a lot of potential and also a lot of necessity that the bicycle then makes its contribution.” (E8, 2023, 149, tba.)

Mobility system transition: Responsibility, shape, and conflicts

All expert interview partners agree on the necessity of a mobility system transition, and that this is acknowledged by the city to some degree. The opinions on the responsibility for the transition, as well as its scope, differ, however.

ÖAMTC

In the ÖAMTC’s eyes, the city recognized cycling as a part of the mobility system in the last two decades (E1, 2023, 24). Simultaneously, E1b clearly emphasizes that no one should be forced to use a certain transit mode. Thus, a transition should be induced through supply and demand:

“I don't think it's necessarily the city's job to force people to use a certain mode of transport. (...) That may be the political goal of some actors, but (...) I as an ÖAMTC traffic politician, do not consider it to be the task, yes. It is much more important that offers are created.” (E1b, 2023, 115, tba.)

In slight contrast to this statement, to E1b, the responsibility here is with policymakers and not individuals:

“(...) it is not the task of road users to transform the mobility system (...). That is the task of policymakers. Decision-makers, authorities, those who are responsible for shaping it.” (E1b, 2023, 151, tba.)

From the ÖAMTC’s viewpoint, the relationship between the city and cycling is hard to distinguish. As E1b explains, the political ambitions stated often do not align with reality as there might be some “hidden agenda” (E1b, 2023, 24). He interprets this as a strategy by the city to avoid conflicts. To him, these are inevitable, as the group of cyclists is highly diverse. Thus, compromises must be found:

“(...) the problem is simply that we will never be able to meet these diverse interests of cyclists optimally. Yes, that we really address all groups. Simply because the space in the city is not sufficient.” (E1b, 2023, 34, tba.)

Community experts

The community experts have much more precise ideas on what a transition might look like. E2 identifies insufficient infrastructure and a need to learn to cycle as the main barriers to cycling that must be changed. E3a agrees but adds that children especially play a vital role in catalyzing a transition. Further, it also requires education, especially within migrant communities. To her, all need to be included in a transition to make it work.

In the view of E2, the city has understood need to foster a transition but is not acting accordingly:

"(...) if I create more space for cyclists, I have to get the space before. And there is only one alternative, and it is not thought. I can only take it away from the cars, yes. And that is somehow negated. (...) I believe that, so one has recognized, but no conclusions have yet been drawn from it." (E2, 2023, 49-53, tba.)

E3a expresses a slightly more positive image of the city and emphasizes that Vienna is trying to change things for the better (E3a, 2023, 105). Still, she agrees with E2 that change would be possible if it was truly desired.

City of Vienna

The city official E8 emphasizes that a transition does not only include bike lanes but must be thought of as an integrated concept (E8, 2023, 162). The mobility transition, of course, does not happen without conflicts, e.g., when building bike lanes:

"Of course, bike lane construction is also very conflictual because of course we need to get space from somewhere (...). Someone has to cut back because (...) free space is rare in Vienna" (E8, 2023, 79, tba.)

He also emphasizes that the city cannot solve everything. While infrastructure provision surely supports a transition, it also requires pressure on private actors at the society level to make it possible.

Migrant women cycling: Practices, needs, barriers, and support

The cycling practices of migrant women, their role within the mobility transition, and their mutual influence have been discussed by all expert interview partners. The case study review findings (→ Ch. 4.2) suggested that the city of Vienna might promote cycling for migrant women indirectly by catering to everyone with a one-fits-all approach rather than with specific measures. Therefore, focus was also placed on the question in what ways the city might or might not support this group, directly or indirectly. The impression is supported by the interview findings.

ÖAMTC

By providing cycle courses to women for a decade (that are especially frequented by women with a migrant background), the ÖAMTC actively empowers focus group members to cycle in Vienna. For E1a, the courses are very successful, as the demand is very high and cannot be matched. A lack of knowledge about how to cycle, followed by financial constraints, is identified as the main barrier to migrant women cycling. Following E1a, the courses' main goal is to increase the women's independent mobility and help with inclusion. Asked about special practices by migrant women, she argues that a categorization is difficult. To her, the social background has much more weight than the geographic background. E1b adds that the distinct practices of a group are hard to discern, as even the Austrian cyclists are:

"(...) quite heterogeneous, and here, too, we cannot recognize that all people now want to, can, whatever, ride a bicycle. Even Austria-wide it is already an issue. Not even in Vienna, yes." (E1b, 2023, 124, tba.)

To the ÖAMTC, cyclists make a highly heterogeneous group. E1b assumes that it makes sense to categorize cyclists into functional categories rather than gender or geographic background to cater to their needs. He further argues that catering to such diverse needs is almost impossible:

"This heterogeneity is still the biggest problem with cycling. You don't find this in this extreme form with any other form of mobility." (E1b, 2023, 34, tba.)

He makes it clear that, to him, a one-fits-all approach is promising. In his eyes, not mentioning specific groups does not equal ignoring them. Rather, almost all groups profit from standard measures like separated infrastructure (E1b, 2023, 93). According to the ÖAMTC, specific promotion for migrant groups is rather limited to information campaigns and, of course, cycle lessons.

Community experts

In the opinion of E2, E3a, and E7, there is mutual potential for migrant women cycling and a system transition. To them, the benefits of cycling are, on the one hand, individual, e.g.:

"Freedom, independence, you can shop with it, it can replace the car. It can just give you a feeling of life that can't be replaced, yeah, when you're just free and you can do your things by bike. (...) so that's (pauses) an insane freedom potential. And a sense of self-worth, I think." (E3a, 2023, 109, tba.)

On the other hand, they also acknowledge societal benefits. Not only could cycling increase emancipation (E3a, 2023, 113), but it could also promote inclusion (E7, 2023, 33). Overall, these statements correspond with the benefits mentioned in the focus group interviews (→ Ch. 5.4) and the ÖAMTC's statements. Concerning the group's impact on the mobility transition, E2 sees it as critical to make this vulnerable group responsible (E2, 2023, 90). In contrast, E3a is convinced that without including migrant women, a transition will fail.

"I think that's very important, because otherwise we won't manage. (...) if you don't pick them up, don't integrate them, then it's over." (E3a, 2023, 121, tba.)

What they all agree on is that a cultural shift is happening within the focus group, and within the younger and female segments, cycling is becoming more popular. When it comes to the group's barriers (e.g., fear, no skills, cultural barriers, care work) and wishes (e.g., separated infrastructure) connected to cycling, the findings by E2, E3a, and E7 are also concurrent with the other findings (→ Ch. 5.2, 5.4). E2 and E3a add another important aspect: Mostly, wishes are only communicated once women start cycling and feel secure or included enough.

Mr. Verstappen from the University of Vienna (E5) has one important thought: She argues that due to their legal status, some migrants might not cycle as they fear problems with police or accidents. A potential lack of insurance might be problematic. Thus, migrants do not always face challenges completely identical to the ones faced by other cyclists.⁶¹

Concerning supporting the group, the community experts see specific measures as critical and limit them to information campaigns (respectively, financial support for community centers by the city of Vienna/E7):

"I also don't know how good it is to have the city do that like "you migrant women for you" again now, if you make it so explicit." (E3a, 2023, 58, tba.)

City of Vienna

E8 from the city of Vienna observes the increasing importance of the bike in migrant communities. Like E3a, he sees great potential for a transition in migrant women cycling (E8, 2023, 137). To him, the dominance of PT within the group is no reason to not promote the bicycle:

⁶¹ However, conflicts with police were not reported in the interviews or survey. As it was not possible to reach undocumented migrants, it must be assumed that eventually their perception might differ from the migrant women that were interviewed in this project.

"(...) it is precisely these public transport users, who might then switch to bicycles, who would make room for other passengers who can get on." (E8, 2023, 145, tba.)

He confirms and defends the impression that Vienna seems to follow a one-fits-all approach, rather than targeting the focus group specifically to increase cycling levels. The city's goal is to provide a wide range of people, from ages 8 to 80, with cycling options and infrastructure that allows them to cycle without fear. While not specifically targeted, according to E8, the strategy aligns well with the needs of various populations, including migrants. In summary, high-quality infrastructure supports all and indirectly also migrant women.

When it comes to specific measures targeting the focus group, E8, in correspondence with the community experts, highlights the need for information campaigns. Also following him, the city of Vienna follows a targeted implementation strategy:

"Of course, one thing to be said about this is that some of today's implementation focuses on areas where there is a higher proportion of migrants." (E8, 2023, 100, tba.)

5.4 Interviews with focus group

The main analytic focus is placed on the bottom-up perceptions and experiences of members of the focus group. Following the content-structuring qualitative content analysis explained in → Ch. 3.3.1, main deductive themes were identified through the research and interview questions that structure the following section. The focus here was on 1) the interviewees' cycling practices, 2) their perception of automobility, 3) their views on system transition, 4) the role of other transport modes, 5) their perception of the city regarding cycling, and finally 6) the role that friends, family, and community play in their cycling practices. These were then diversified throughout an inductive process building on the collected interview data (depicted in a)-...) (see → appendix for code explanations in code book). The findings give some first implications for approaching the research questions and discuss the question of how, ultimately, daily practices and perceptions of cycling by women with a migrant background in Vienna are challenged by and challenge the automobility regime. The interviewees' main points are summarized in → figure 29.

I1	I2	I3	I4
<p>II has lived in Vienna for one year with her young daughter. She is a confident cyclist and not very anxious. Only not knowing where to go, especially if bike lanes end abruptly, she becomes nervous. A major constraint on cycling is the lack of a bike due to financial reasons. If she had a bike, she would cycle more often.</p> <p>Cycling has a very positive impact on her physically and especially psychologically, as it reminds her of her childhood, brings her joy and helps her to cope with war trauma. Back home, she used to have a car, and in Vienna, cars don't bother her much. Asked for improvements, she wishes for more continuous bike lanes.</p> <p>Bicycle lessons are also important to her.</p> <p>Her mobility habits are distinct, using PT, which she really likes, walks and cycling.</p> <p>Her perception of the city of Vienna is very positive: She thinks Vienna is doing a lot for cyclists and the PT system is great in her opinion.</p> <p>Community influence does not play much of a role for her: Besides empowering her daughter to cycle, she is not impacted by or impacting community members.</p>	<p>I2 has lived in Vienna with her family for six years. She is a rather cautious cyclist and sees a lot of problems and dangers when cycling. To her, the main problems reach from theft, cycling with trams and reckless behavior of other cyclists to automobile making certain routes very unsafe. To her, the existing cycling infrastructure is insufficient. Even though she enjoys cycling and it gives her a feeling of freedom, she mostly does it alone and for recreation. She also started cycling with her kids, but the existing difficulties lead her to mitigation practices: She avoids certain times and routes to avoid conflicts with automobile.</p> <p>Her family has a car, and she finds it necessary for some tasks, but also knows that overall, a car in Vienna is not necessary. Walking is another mode she really likes. In contrast, she hates PT as she finds it unpleasant.</p> <p>With all her negative comments in mind, it is no surprise that her perception of the city of Vienna is mixed. While she feels taken care of as a cyclist, she also has the assumption that the city might prioritize non-migrant neighborhoods for investment. When it comes to the community, she does not really categorize cyclists and has no thoughts on migrant women cycling. Her children have been a major constraint to her cycling habits, however.</p>	<p>I3 has been in Vienna for 21 years now. She likes cycling as it improves physical and mental health, saves time and is connected to freedom. The challenges that come with it for her are the weather (she only cycles in summer), a fear of theft and other cyclists being reckless. She perceives herself as a confident and skilled cyclist but has great respect for cars, as she often experiences harassment by drivers. This also forces her to perform mitigating practices, e.g., avoiding main roads and cycling on the side of the road.</p> <p>In general, she is aware of the need for a mobility transition and used to be active in bike protests in her early Vienna years. Lately, according to her, more people cycle – the reason for her is COVID19. She desperately wishes for better infrastructure and criticizes pseudo-projects by the city, on which she has an exceptionally negative view.</p> <p>She also inspired others to start cycling and overall wishes all migrant women to be able to cycle.</p>	<p>I4 has lived in Vienna with her husband for three years. She enjoys cycling, especially for recreation, for being close to nature and would like to do it more often if possible. Back home, women were not allowed to cycle, but she learned it, nevertheless. A major problem with cycling to her is wayfinding: She is often confused where to go. Also, she is afraid of theft. Automobile is not that important for her, but she is afraid of cycling in traffic with cars. Thus, she wishes for more bike lanes separated from cars and more secure bike parking. Overall, her perception of Vienna is positive, and she is happy with the cycling situation.</p> <p>In general, she doesn't perceive herself different or special when cycling as a migrant woman. Instead, she claims that cycling is very common in her environment. She wishes all women to be able to cycle.</p>
5	I6	I7	I8
<p>I5 has lived with a family of 6 in Vienna for eight years. She loves cycling as it is healthy and saves money, but she is a very insecure rider. At home, women are not allowed to cycle, and therefore her practice was limited. She thinks that she needs more training before being able to cycle on the street. While not being anxious towards cars, she feels not confident enough with her skills to ride in traffic. Thus, she plans to participate in a second cycle course. She also inspired her friends to start cycling.</p> <p>Cycling, to her, is a question of gender equality. Children are a major driver of change in this regard, as they make their mothers cycle more. Her five children have an ambivalent influence on her: While on the one hand encouraging her, they also consume a lot of time, making practice more difficult.</p> <p>Her perception of the city of Vienna, as well as of other cyclists in Vienna, is very positive.</p>	<p>I6 has lived in Vienna with her husband and baby for three years. Cycling for her is a way to stay healthy and reduce emissions. Still, she is afraid to cycle in Vienna, also in comparison to home, where cycling seems to be even less common. Challenges with cycling are not knowing the city very well, and other cyclists that are reckless.</p> <p>Cars are not regarded as a problem by her. She drives herself due to her baby that makes cycling or PT much more challenging. Besides the car, she takes the bus -cycling is an exception. Still, she would like to cycle more.</p> <p>Overall, she has not many ideas for transition or improvement. Her perception of Vienna is rather neutral, and she thinks that cycling works quite well in the city.</p>	<p>I7 lived in Vienna for 34 years, and currently lives with her son. She used to be a very passionate and active cyclist, using it because PT was insufficient. Since a friend had a bike accident with a car and got injured, she stopped cycling and is afraid to fall herself. Interestingly, she does not blame this on automobile but rather on her age. In general, cars do not make her anxious. Besides that, the biggest problem to her is a lack of tolerance from all sides, even though she remembers that this has always been the case and cycling used to be a fight with cars when she still practiced it.</p> <p>She owns a car but does not use it much. In her eyes, PT is the perfect transit option.</p> <p>Her perception of the city of Vienna is extremely positive: She praises the city for the continuous development of cycling infrastructure, making cycling very enjoyable. To her, the transition is already ongoing and will continue in the future. She gives the credit for this development to the social-democratic government. In general, she is not a fan of forcing a transition on others: All women should be able to cycle, but no one should try to convince others.</p>	<p>I8 has lived in Vienna with her husband for one year. Her mobility habits in Vienna are very different from back home, where she never cycled. Now, she mostly cycles or uses PT. Cycling for her is an alternative to PT, which she does not enjoy. It is also connected to being healthy and free. If she could, she'd cycle every day.</p> <p>On the negative side, a lack of cycling infrastructure prevents her from doing so. She feels insecure when she must cycle in traffic or doesn't know the route. Overall, she wishes for less cars, and dedicated cycle lanes everywhere. The automobile influences her cycling practices, making her more cautious.</p> <p>Her perception of the city of Vienna is mixed: She does feel like the city cares, but there is room for improvement.</p> <p>When it comes to community, she didn't notice many migrants cycling, and feels like it is quite special that she is doing it.</p>

Figure 29: The table shows the summaries of the eight focus group interview partners.

1. Cycling Practices

a. Cycling challenges

A first and powerful insight from the interviews is that cycling seems to be connected to some kind of challenge for all interviewees, with varying degrees of severity. The lack of infrastructure, especially bike lanes and secure parking, was mentioned as a main deterrent to cycling for three interview partners. The wish for secure parking reflects another challenge that was mentioned by three interviewees: Theft. While only I2 experienced it personally, I3 and I4 heard stories that made them worry. The police seemed not helpful:

"And what I don't like, this year, they... my bike is stolen. And also, my husband's bike stolen, and we bought them from Turkey. It was... they were expensive bikes. And then we went to the police, and they said don't buy a good one, just buy an old one (...)." (I2, 2023, 94-98)

The potentially biggest challenges are connected to conflicts with other transport modes. While challenges with automobility were reported frequently⁶², it was insightful to ask for challenges with other modes. Conflicts with pedestrians (as reported by three) seem to be connected to the lack of infrastructure separation. Conflicts with the public transport regime, on the other hand, were rather uncommon. Only I2 reported feeling uncomfortable riding between tram tracks several times. What is surprising is that more than half of the interviewees mentioned conflicts with other cyclists (or e-scooters) displaying reckless behavior:

"(...) I also sometimes don't like the other cycling people. If you are slow or if you're just having fun, or I don't know, if you're thinking something and I don't have to be in a rush, but they're always in rush. And then they are telling something when they are ... going across so just. (...) So yes, they must have some respect with others." (I2, 2023, 146)

This is especially true in combination with insufficient infrastructure. I7 sees a general lack of tolerance from all traffic participants as the biggest challenge with cycling. The personal physical condition has a low negative impact on cycling for most (this also reflects in the survey findings → Ch. 5.2). In contrast, external factors such as bad weather (I3, I4, I6, I8) and hilly terrain (I2, I3, I8) in Vienna were perceived as challenges by most of the participants. Good weather was often mentioned as a precondition for cycling, and excessively long distances and hills were perceived as challenging.

"(...) if it rains or snows, I don't take the bike, then public transportation." (I3, 2023, 26, tba.)

Another challenging factor described was a lack of a bike (I1, I5, I6) that makes cycling difficult and takes away flexibility or feeling insecure cycling due to a lack of training (I5, I6), especially when it comes to difficult situations such as interacting with cars.

A last identified challenge is the multi-faceted impact of not knowing the routes on cycling security. I1 and I8 connect this with a fear of missing infrastructure, while I4 feels generally insecure as she often does not understand the routes. I6, on the other hand, does not know the city and often needs to use GPS, which makes cycling difficult. This shows a need for routes and infrastructure that are intuitive and understandable:

"(...) maybe it's my fault, I don't know? The others can easily understand what way to go. But sometimes, if I don't see a sign, I become desperate, I have... what should I do? I am afraid (...)" (I4, 2023, 134, tba.)

⁶² Due to their special relevance for the project, conflicts with automobility are discussed separately in this chapter in part → 2) Automobility regime.

b. Cycling benefits

Despite the challenges, cycling is generally seen as a very positive and well-liked activity by all participants. An important finding might be that, besides health benefits, the positive impact on the women's mental state was perceived as equally important. E.g., for I1, it helps to cope with war trauma:

"It's probably very good for adjustment and for the psyche. When there is war in your country, you want to do normal and ordinary things, that calms you down." (I1, 2023, 206-208, tba.)

Cycling is connected to many positive emotions. Especially freedom was mentioned seven times by five participants. This can be seen as another reason why promoting cycling for these groups might be very beneficial.

"Yes, for me it is a memory of my childhood, freedom, wind, speed, sport, pleasure, mastery of your own body, adventure." (I1, 2023, 102-106, tba.)

The more practical reasons for cycling seem to be slightly less prominent: Saving time (I3, I6, I8), or money (only I5). Only I6 claims that saving emissions is a motivator for cycling. These findings are broadly reflected in the survey.⁶³ Still, the picture remains that cycling brings challenges, as only I1 and I5 claim to not have any anxieties or negative experiences with cycling. Moreover, it is not always clear if cycling is practiced because it is just liked or also due to a lack of alternatives: I6, I7, and I8 cycle because their preferred option (PT) is unreliable (the survey, however, indicates that most cycle because they want to and enjoy it).

c. Cycling habits

It becomes clear that most interviewees cycle regularly, but some do it mainly for recreational purposes or together with friends or family (I1, I3). Remarkably, the wish to cycle more in the future is shared by all. In contrast, only I3 and I7 state that their habits changed over time: For I3, it became more due to cycling to work, while I7 stopped cycling after a friend's cycling accident.

"If I could choose, I would cycle every day." (I8, 2023, 34)

Bike courses play a vital role in the conversations: I5 and I8 have already participated in a course, and I1 and I5 wish for more courses. This supports the expectation that bike courses can serve as a lever to increase cycling within this group.

d. Cycling background and other observations

The survey data already suggests that the participants are of diverse backgrounds. This is reflected in the history the participants have with cycling. As Segert et al. (2015) show, the influence of previous cycling experiences is crucial for current practice (→ Ch. 2.4.2). What they have in common is they all learned to cycle in their childhood, even though in the cases of I4 and I5, women are not allowed to cycle in their countries of origin. Except for I3, all participants perceive the cycling situation in Vienna as better compared to their home⁶⁴, and in most cases, cycling at home is rather uncommon.

"It's more dangerous at home. (...) Because we have motorcycles everywhere." (I8, 2023, 141-146)

⁶³ The finding that sustainability does not seem to play a major role in the focus group's actions and thinking displays a contradiction to the city's framing of cycling as a tool to live sustainably and reach ecological targets. This indicates distinct features of the group and will be picked up in the discussion (→ Ch. 6).

⁶⁴ In the context of the interviews and survey, the term home is used to describe the participant's city or region of origin, respectively, where they grew up.

These diverse backgrounds might also lead to the observation by I1 and I6 that there are many people of different ages and gender cycle in Vienna compared to home.

e. Gender role

Not all participants mention gender aspects of cycling. Some, like I2, explicitly state that cycling is not a gendered activity. For I4 and I5, who come from countries where women are denied cycling, gender does play a role and impacts their cycling practices. I3 is uncertain but assumes that gender impacts cycling, as it does with many aspects of life.

"Yes, and in my country also the men say no, women are not allowed to ride bicycles and really. But here... it's better." (I5, 2023, 154, tba.)

2. Automobility regime

a. Conflicts car VS cycling

Based on the findings, it can be argued that automobility is a main source of stress and conflict while cycling and a major deterrent.

"But when there's cars and buses sometimes, I'm not sure what to do and sometimes when you... the bike lane is in the middle of the road. Yeah, maybe I need to get used to it, but for me, that's scary (...). Like, you see your left and right it's just big vehicles." (I8, 2023, 102)

Only I1 and I6 represent an exception, stating that they do not see car traffic as a problem. One interviewee (I7) insists that cars do not make her anxious, even though she reports fights with cars from her past. All other women feel uncomfortable riding on the street in traffic, although the severity varies. For some, traffic is even the major source of stress and fear connected to cycling. Moreover, trucks are repeatedly mentioned as being especially intimidating while cycling (I3, I8). For I3, traffic's negative impact on her mental health counterbalances cycling's otherwise positive effects.

The reason cycling is not comfortable: "Yes, that's just the traffic. The car traffic, so mainly the car traffic" (I3, 2023, 92-94, tba.)

A very important finding is that multiple interviewees report that they developed different mitigation strategies to cope with the automobility regime's dominance. Due to her kids, I2 avoids certain routes and times to avoid cars, forcing her to cycle take detours. Others (e.g., I3) state that they do not trust drivers to respect the rules, thus keeping them on alert. The latter is also true for I8. Cycling on the side or in the middle of the lane is a big stress factor, too. One-woman states that this often leads to harassment by cars.

"Yeah, I'm going all the way to Donaukanal. So, I'm making the way double, but I feel that it's more secure." (I2, 2023, 50-54)

Luckily, none of the interviewees has been involved in an accident so far. Only I7 is so afraid of having an accident (self-inflicted or automobility-related) that she stopped cycling after a close friend was injured in one.

"And that was just my friend, it was just because of a door (...), because one of them happened to... wasn't paying attention or she wasn't paying attention either and opened the door and she flew and..." (I7, 2023, 86, tba.)

b. Conflict car VS PT/ walking

As a side note, different interviewees mention conflicts they also have with cars as pedestrians or PT users. Thus, the automobility regime seems to inflict conflict on all other modes – even cars themselves.

c. Personal car use and thoughts on automobility

Personal automobility use plays a marginal role for the participants. Only three have access to a car, but only one (I6) uses it regularly due to her baby. The other two only use it for bigger shopping trips.

"I have a car myself, but still use public transport (...). I only use the car when I'm shopping large things, or when I'm going out of Vienna." (I7, 2023, 10, tba.)

In summary, the car is regarded as necessary sometimes but inefficient most of the time. Especially the interviewees that do not own a car state that cars do not make sense in the city, as PT and cycling are more convenient.

3. System transition

a. Improvement ideas

The findings paint a clear picture: Most interviewees are not satisfied with the current situation of cycling and the mobility system. This corresponds with the survey findings. The main wish is for continuous bike lanes separated from traffic:

"So, you could do a lot, but it isn't done, these are just pseudo-projects. That you paint 100 meters of bike lanes and then think, that's great (...)." (I3, 2023, 114-118, tba.)

Other wishes are more cycle lessons (I1), a better connection between cycling and PT (I2), or more secure bike parking (I4). Interestingly, three interviewees explicitly wished for fewer cars overall.

b. Noticed transition

A majority of interviewees state that cycling has increased in recent years. Especially I7 is exceptionally happy with the development: Compared to when she came to Vienna decades ago, to her, a lot changed for the better. Following their statements, a transition seems to be in the making. The reasons for it are less talked about in the interviews, with COVID19, the political situation, or the influence of children breaking with gender roles serving as possible explanations.

"I do believe that it's like a domino effect, when you start then it only goes up (...)." (I7, 2023, 158-166, tba.)

c. Motivation for transition

A transition seems to be desired by most interviewees. The reasons to approve a transition diverge, however. For I2 and I5, cycling is a question of gender equality, while for I2, her children are a major motivation to endorse change. I3 and I6, on the other hand, mention ecological reasons to support a transition and cycling. In general, sustainability, ecological justice, or social justice are rarely mentioned throughout the interviews.

4. Other mobility

What really stands out is that, compared to the automobile, PT and walking are exceptionally important for the interviewed women. While PT is used frequently by all but I5, the feelings expressed towards it are very contrary. While some like PT very much and see it, e.g., as a main advantage of Vienna (I1), others, like I2, explicitly dislike PT.

Walking, on the other hand, is connected to positive emotions, a similarity it shares with cycling. Interestingly, walking is used more for utility purposes than cycling. These findings also correspond with the survey findings that identify PT, walking, and cycling as equally important.

“But usually walking when I’m doing something... I, I love walking, walking, yes.” (I6, 2023, 23, tba.)

5. Perception city of Vienna

a. Positive attitude

To position the focus group within the mobility system, it is important to examine their perceptions of not only their personal situation but also cycling and the city in general. While not all participants clearly praise the city of Vienna, it becomes clear through their opinions on cycling and PT that all participants except I3 have a positive image of the city and its efforts to cater to its citizens’ needs. Despite room for improvement, cycling in Vienna is seen as positive. Four women say that the city cares for cyclists and their needs:

“I realized that many people in Vienna enjoy cycling and also that Vienna does a lot to make cycling comfortable and safe.” (I1, 2023, 146, tba.)

The other participants also enjoy cycling and see the provision of cycling infrastructure very positively. I7 especially appreciates the progress Vienna has made, calling it a continuous process. The PT network is equally praised by most participants:

“I can say that in Vienna public transport works perfectly and always pleases me. This is one of the main advantages of Vienna for me.” (I1, 2023, 54, tba.)

b. Negative attitude

Negative attitudes towards the city are a minority. Some, like I2, share mixed feelings. She accuses the city of potentially treating areas with a high migrant population differently than other areas. Only I3 has a very negative image of Vienna’s attitude towards cyclists. To her, most projects started by the city are not helpful and distract from the fact that Vienna still builds for automobility and is afraid to change this. She does not feel seen as a cyclist.

“(...) it is still being built for car traffic. (...) I don’t know, there are also, I don’t know, in times of the climate crisis there should be a rethink, it should click.” (I3, 2023, 162, tba.)

6. Role of community and social circle

a. Interviewees’ influence on others and vice versa

The findings show that the women do not start or intensify cycling merely by themselves. Rather, it is an interplay of supporting others or being supported in cycling by friends or family. An important conclusion is that all reported influences are of a positive nature, e.g., as in the cases of I2, I4, and I8, their husbands prove to be very supportive in empowering their wives to cycle.

Another insight is that care work has a major impact on some participants’ mobility and cycling practices. For two, this influence was negative, preventing them from cycling. For one woman, however, it was the opposite: Her children encouraged her to cycle. These findings show that there exists no such thing as black and white, but rather a multitude of experiences and perceptions.

“Yes, the children always say mom, why aren’t you a good bike rider? I said I didn’t drive much, just a little bit.” (I5, 2023, 152-154, tba.)

b. Migrant women’s cycling practices and how they are perceived by the interviewees

Most participants know other migrant women who cycle. What most participants (I1, I2, I3, and I8) have in common is that they do not categorize cyclists as migrants or non-migrants. Only I4 states that

in her experience, most women cycling in Vienna seem to have a European background. Thus, the interviewees' opinions on migrant women cycling and their perceptions of this group are limited.

"I can't tell (...). Because I'm not really looking, is that a man or a woman on the bike, is it more men or more women? That... so in general there are more cyclists, so overall, but I can't say that in terms of gender but... And you don't recognize the migrants by their looks." (I3, 2023, 200, tba.)

What became clear is that no one expressed negative attitudes towards migrant women cycling. In the contrary, three interviewees explicitly wish for and encourage more migrant women to cycle.

c. Self-perception

Similarly to the perception of other migrant women, they did not really think about their background as being special or influencing their cycling practices. Only one interviewee thinks that it is special that she is cycling as a migrant woman.

7. Mobility background

As mentioned before, the interviewees' backgrounds are highly diverse. The same is true for their mobility backgrounds, which obviously depend on the context they come from. For some (I1, I3, I6, I8), their mobility habits have changed a lot since coming to Vienna. For others, like I4 and I5, nothing much changed. In summary, the participants potentially used the car slightly more back home and cycled less (and if they did, more for recreational purposes).

5.5 Summarizing the findings

Some points stand out that can be briefly mentioned in advance. The survey underscores the diverse respondent backgrounds, which also reflect in their mobility practices. However, PT was identified as the most prominent transport mode, followed by walking, and cycling, while car usage is limited. Further, most respondents enjoy cycling and would like to do so more often. The single most desired improvement mentioned is better cycling infrastructure. While the city's cycling enhancements are acknowledged by the respondents, some consider them inadequate. The survey findings do not only correspond with the literature findings (→ Ch. 2.4.2), but they also reflect in the expert and focus group interviews.

The experts have positive views on cycling development in Vienna. The ÖAMTC emphasizes balanced transport rolls over favoring a single mode. The community experts emphasize improving accessibility and observe an increase in female migrant cyclists. The City of Vienna focuses on strategic network growth in response to rising demand. In line with the ÖAMTC, the city views cycling as a complementary part of the mobility system, especially for last-mile connections and relief of public transport.

When it comes to transition, all expert interviewees agree that a transition in the mobility system is necessary and acknowledged by the city. ÖAMTC sees the city's role in creating transportation options rather than forcing modes. Community experts pinpoint barriers like infrastructure and cycling education, emphasizing the importance of involving all groups. They believe the city recognizes the need for change but lacks action. Conversely, the city official highlights an integrated approach to transition and stresses the role of both the public and private sectors in facilitating change.

Concerning migrant women's cycling practices, the ÖAMTC believes in a one-fits-all approach. Community experts E2, E3a, and E7 see mutual potential between migrant women cycling and the transition, emphasizing both individual and societal benefits. E8 from the city of Vienna acknowledges the increasing importance of cycling in migrant communities and emphasizes the city's strategy of

providing cycling options for diverse populations which is in line with ÖAMTC's argumentation. All parties agree on a cultural shift towards cycling within the focus group. The importance of information campaigns for migrant women is recognized, with the city advocating for some targeted efforts in areas with higher migrant populations.

The survey and part of the expert interview findings are also reflected in the focus group interviews. Ethnic or gender backgrounds hold limited relevance for the interviewees, and they do not categorize cyclists by migration status. Moreover, cycling is regarded as an extraordinarily positive activity, despite the interviewees' different histories and backgrounds. The perceived benefits of cycling are of a personal nature, however (health, fun, etc.). Similarly, walking and PT play a prominent role in daily mobility practices. Automobility, on the other hand, is regarded as a main challenge when it comes to cycling, and various negative impacts on the interviewees were reported. Thus, many wish for a transition and better cycling environments. Despite some critiques, the city's efforts in terms of caring for cyclists' needs in general, and their personal needs specifically are rather positive. Lastly, the mutual influence between the interviewees and others seems to be not only intense but also very empowering. In the next chapter, these findings will be discussed and compared to the literature findings to eventually answer the research questions.

6. Discussing the findings & and implications

In the following chapter, the project's findings are discussed. Focus is placed on the main findings of the applied methods, their correspondence among themselves, as well as with the initial expectations and literature findings. Further, key themes are identified and interpreted, and their potential implications for the research project are discussed. Following this project's main objectives and with the research questions in mind, the discussion is structured in four sections: First the findings' implications concerning the Viennese mobility system are analyzed, discussing the different modes' respective roles. Second, the migrant women's perceptions are interpreted with special regard to automobility and cycling. These are then third contrasted to the city's official viewpoints, resulting in implications on fourth the group's role within a potential Viennese mobility transition. Finally, the chapter is completed by identifying the main limitations and recommendations resulting from this research project. The discussion opens for the final conclusions and eventually leads to an answer to the research questions in → Ch. 7.

In general, the literature review made clear that the debate about mobility system transitions in general and cycling transitions specifically is shaped by a discussion about technical solutions for ecological problems. It is also shown that concepts that question and acknowledge the impacts of systemic power relations in capitalism on mobility and intend to deeply transform the mobility system towards ecological and social justice are structurally neglected. Thus, many sustainability approaches leave questions of social justice, politics, and power relations out of the picture. The literature further highlights the potential of examining practices as a link between individual and systemic influences on mobility systems. In this context, the role of daily practices in the transition of the mobility system in general and practices outside the normative visions for sustainable mobility deserve more consideration. Likewise, the practices and perceptions of minority groups seem to be neglected. This normative, uncritical approach poses the danger of reproducing existing inequalities within the mobility system. Moreover, the way these groups shape and are shaped by dominant mobility regimes seems to deserve deeper consideration. Continuing the path taken hinders a just transition, as crucial insights into systemic transitions might be missed.

Thus, this project aimed to approach these problems identified by analyzing the mutual influence of minority groups and mobility system transitions, with a focus on the regimes of cycling and automobility. Migrant women with a non-EU background in Vienna served as a case study. The goal was to explore the role of female migrants' cycling practices in the force field of mobility system transitions and in reaching pathways that allow for a just transition. In the sense of this project, the anticipated transition reduces automobility to a minimum while connecting the synergies of public transport, walking, and cycling in a socially and economically accessible and mutually beneficial way. Summarizing the literature findings, a profound, just transition must acknowledge first the impact of structural forces on the mobility system (especially those originating from the capitalist economic system) and second the broad variety of cycling practices and their potential to contribute to a transition. Most of all, it must be inclusive and empower – but not force – all and especially marginalized parts of society to be mobile in the least socially and ecologically harmful ways while reducing mobility's negative impacts on their lives.

Overall, this project found that, while being a dominant regime actor, automobility is already contested in Vienna, first by a historically strong PT regime and second by a slowly but steadily increasing transition towards cycling. More and more signs of the automobility regime's fragility become visible (→ figure 30, 31, 32). Cycling might play a marginal role in the city's mobility system, but it is of great importance for the group of migrant women, as it brings not only freedom to move but various other benefits. While cycling is seen as positive and the city's efforts to improve the conditions for cyclists

are acknowledged by the focus group, ridership remains below its potential. A reason can not only be found in Vienna's great PT system but also in many identified barriers, most notably all the negative impact of the automobile regime. This also shows why, despite automobility not being the most dominant mobility regime, it is still necessary to challenge it. While the city and other experts recognize the increasing transition and the need to make cycling more inclusive, it is renounced to directly empower the group of migrant women in favor of a one-fits-all approach to improving the conditions for all road users.



Figure 30: Creative protest against the dominance of automobility and for more bike lanes by using the automobility regime's most integral part, the car itself, in Vienna. Sentence on the car reads: "Why is there no child-friendly bike lane here?"

6.1 Of trams, cars, and bicycles: Vienna's mobility system

Overall and first, this research project proves that a systemic approach to mobility transitions, as elaborated by Geels (2002) with the MLP, is feasible to draw a picture of the current Viennese mobility system and to explore potential transition pathways. In this context, automobility must be interpreted as systemic and as a regime dominating the mobility system to understand its resistance against change (as elaborated by Urry, 2004; Böhm, 2006; Manderscheid & Cass, 2010). Exploring the case of Vienna shows that context matters and assumptions do not always hold true. The automobility regime is certainly still dominant in the city, with vehicle numbers constantly rising and a disproportional percentage of road space dedicated to cars in comparison to the overall mode share. This is also reflected in the survey and interviews where the automobility regime was mentioned as the most challenging factor regarding cycling. Still, PT was identified as the most incumbent regime. Its immense importance for Vienna is not only observable in the numbers (38% mode share), but also in the expert interviews: For the ÖAMTC and the city's expert (E8), PT constitutes a part of Vienna's identity. Its importance is further reflected in the survey and the focus group interviews: Both show the popularity of PT. Still, in contrast to walking and cycling, using PT is not always perceived as positive by the participants. Rather, it seems to be the most effective, available, and thus most used option.

The assessed dominance of PT certainly has some implications for the establishment of a cycling regime. An initial interpretation might be that strengthening cycling might eventually not result in weakening the automobility regime but, to use the words of Watson (2012), in recruiting practitioners from PT, especially in a focus group where PT is so present while the car is not. Thus, cycling could be rendered incapable of challenging automobility altogether. This concern is not shared by the experts or the literature, however. E.g., E8 made it clear that to him, rising cycling levels within the focus group are of no concern, as these new practitioners make room for new PT users. Moreover, for the city, cycling and PT serve different tasks. Cycling is perceived as an addition to PT and useful for last-mile connections (E8, 2023). This view is also emphasized by the ÖAMTC and underlines the conclusion that cycling alone is not sufficient to enable a mobility transition in Vienna but must be thought of together with the PT and walking regimes. However, strengthening the links between cycling and other modes does not seem to be a main topic for the city, even though a better connection between PT and cycling was wished for in the focus group interviews and assessed as insufficient in the city's own surveys (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016).



Figure 31 (left): With a closer look, some signs of resistance against the automobility regime can become visible. A sticker in the inner city stating, “how much space there would be without cars”.

Figure 32 (right): Graffiti on a newly built bike path in Vienna.

The practice of cycling is generally identified by scholars like J. Pucher et al. (2010), J. Pucher and Buehler (2017), or Canitez (2019) as a regime with the potential to eventually challenge the incumbent automobility regime. In Vienna, however, cycling is a marginalized activity with only a 7% mode share. On the positive side, another finding is that its numbers are rising and resistance against automobilities' dominance is growing (→ figure 30, 31, 32). All experts and interviewees agree that cycling has become a much more popular practice in the last few years. In the city's own opinion, the rising demand is being accommodated. In summary, Vienna's efforts to improve cycling conditions seem to be acknowledged by the experts and the migrant women cycling. This is also reflected in the largely positive attitudes expressed in the survey and the focus group interviews. However, what also becomes clear is that, in the view of many interviewees and survey participants, the city is reacting far too slowly to accommodate the rising demand. This shows a dissonance between impression and reality and points to the existence of what the literature (Gössling, 2016; Gössling & Cohen, 2014) described as an “implementation gap” of sustainable mobility in Vienna (→ Ch. 2.1.3). While this can be interpreted as a continuous historic trend of ignoring or outright marginalizing cycling, building on the insights of Shove (2012), the city might also look for the remains of former cycling regimes in combination with strengthening niche cycling practices to catalyze a transition.

6.2 Practices, perceptions, challenges? – Female migrants cycling

Implications of female migrants cycling

Literature calls for a focus on marginalized groups within (cycling) transitions to enable a more social-ecologically sustainable mobility system (e.g., Welsch, 2014; Reid-Musson, 2018). Expanding Geels' (2002) MLP with practice theory (as suggested by Shove, 2010, and Watson, 2012) helps to focus on the importance of acknowledging various forms of (niche) cycling practices within the cycling regime and thus steer the focus on the daily practices and perceptions of migrant women, a group that otherwise is not particularly present in Vienna's mobility strategies.⁶⁵ They are identified in the literature as a group that might benefit from more access to cycling but also holds the potential to contribute to a transition. The findings indicate answers to the first research question that deserve a brief discussion.

In summary, the findings from literature, survey, and focus group interviews are highly consistent. A few aspects stand out when analyzing this group's statements. Following the literature, migrant women are especially confronted with barriers when it comes to mobility and cycling practices. This is regarded as one reason for the lower levels of cycling within this group. What becomes clear is the relatively close accordance between findings from literature, survey, and focus group interviews. Overall, migrant women do not seem to have distinct cycling practices. What they do have, though, are distinct contexts, and perceptions, which are mainly cultural, e.g., cycling as a means of freedom versus cycling being restricted for women in their home countries. Most clearly identified were the specific barriers to cycling in the group. As initially expected, automobility represents the main source of conflict. Especially when sharing a road or being unfamiliar with the environment, automobility challenges migrant women's cycling practices. This is accompanied and impaired by a lack of physically separated infrastructure, a fear of theft, and, in some cases, no access to bikes or possibilities to improve cycling skills. Interestingly, multiple interviewees and survey participants mentioned conflicts with other cyclists, which were not described in the literature and were not expected. This observation suggests that within certain regimes, conflicts might also exist. In general, the described experiences with reckless behavior by other road users indicate a need to improve the overall mobility climate between all modes and users.

Another surprising finding was the positive role of community mentioned by the women in the focus group interviews. In general, the interviews drew a picture of mutual support and consensus over the positivity of cycling. Even the impact of children was described as motivating by some women. This stands in contrast with literature and survey, where community and family are often mentioned as barriers to cycling (mainly to cultural or religious reasons).

Unsurprisingly, the wishes mentioned by the group are in accordance with the identified barriers, most of all a clear separation from traffic and fewer cars in general (as stated in the literature, e.g., Garrard et al., 2008; and correlates with the city's own findings, e.g., Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016). Moreover, they wish for a better connection between PT and cycling (as mentioned in → Ch. 6.1), in combination with possibilities to improve skills like bikes or cycling lessons. While the latter two are distinct, the other wishes as well as the barriers reported by the group seem to be rather general, confirming literature findings (Segert, 2013; Segert et. al, 2015). The same can probably be said for the mitigation strategies uncovered in the focus group interviews. Generally, the group's wishes regarding cycling are not necessarily tied to gender or ethnic background. However, even if the barriers and challenges are not overwhelmingly distinct at first sight, an analysis of other aspects of the group, such as motivators for cycling, or their respective contexts, uncovers that it makes sense to distinguish the group. This is again supported in the literature by Law and Karnilowicz (2014), who emphasize that

⁶⁵ The importance of incorporating practices in a systemic approach to mobility transitions will be further elaborated in → Ch. 6.3.

migrant cycling practices are interrelated not only to the built environment but also to their backgrounds, identities, experiences of displacement, and identities – something that probably is not visible and difficult to detect.

For the city, cycling is part of a broader transformation toward a “climate-model city” (Stadt Wien, 2020). Generally, and matching the sustainable mobility paradigm analyzed in → Ch. 2.1.3, reducing emissions serves as a main justification for supporting cycling and other sustainable transport options. The Mobility Agency mentions that climate protection is a main motivator for cycling for 57% of respondents (Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016). However, for migrant women, sustainability barely plays a role. Instead, they are motivated to cycle for personal benefits (health, fun, and freedom). This further indicates that Vienna might be better off adapting its strategy to recruit more cycling practitioners in the group.

What also stood out is the overall positive image the group has of Vienna as a city and the city’s specific efforts to cater to cyclists despite criticism. Within the survey, the group’s opinions seem to be more positive than the overall sample. Due to the small sample size, only limited implications can be derived from this finding. Thus, it might prove a fertile connecting point for future research.

One additional aspect that was expected and suggested by Verstappen (E5, 2023) is the potentially difficult relationship of the focus group with the police. Yet, this was not mentioned in the survey or by the interviewees. Rules were only mentioned in combination with feelings of confusion and misunderstanding. It can only be assumed that an explanation might be that those in the group having problems (e.g., undocumented migrants) did not (want to) participate in this research, further underscoring the conclusion that the group of migrant women is very heterogeneous.

City of Vienna: Recognition or ignorance?

How does the city react to the described circumstances, and what does the reaction tell us? Like all experts interviewed, the city recognizes a general transition towards cycling and a cultural shift within the group of migrants concerning daily mobility. However, the group of migrant women is not explicitly recognized by the city of Vienna. This happens on purpose, as the city follows a one-fits-all approach with the goal of implementing infrastructure suitable for everyone from eight to 80 years old (E8, 2023). Cycling is seen as a heterogenous practice that requires homogenous solutions. This strategy is also backed by the ÖAMTC, which further advocates not only against targeting specific groups but also specific modes. In the ÖAMTC’s view, no one should be forced by the city to use a certain mode. On the other hand, they argue that it is the policymaker’s responsibility to initiate a transition. This is somehow contradictory, as the question remains who then needs to act.

According to the described approach, specific challenges faced by the focus group are rather seen as universal from a top-down perspective. The city reacts by increasingly building cycling infrastructure while emphasizing the development of lighthouse projects with big words and declaring a “mega-cycling offensive” (Fahrrad Wien, 2023). While it makes sense to emphasize marketable projects, it seems like the group might prefer less shiny and concentrated but more effective and widespread measures. This is hard to prove, however, as only one interviewee explicitly criticized “pseudo-projects” by the city (I3, 2023, 114, tba.).

Overall, the findings indicate that this one-fits-all approach and indirect catering for all user groups and thus also migrant cyclists are not necessarily wrong. On the other hand, the literature implies that, while being an integral part, simply building (physical) infrastructure will not make cycling more diverse (e.g., Aldred et al., 2016). Therefore, Vienna’s approach deserves some criticism. While the city claims to launch information campaigns and fund cycling courses (like the one offered by the ÖAMTC), the findings indicate that more might be necessary. Generally, when we speak of mobility as a socio-spatial

configuration, it's not the question if better biking infrastructure is good or not, but what the infrastructure looks like and how, by whom, and for whom (respectively where) it is provided. One contradiction was uncovered, for example: While the city official claims that neighborhoods with a high migrant population are especially targeted for infrastructure development (E8, 2023), other interviewees (e.g., I2, 2023) have the opposite perception, whereas the city is avoiding investments in this area. This marks the inherently political nature of mobility transitions. A one-fits-all solution that is provided today might not be the one-fits-all-solution needed to be inclusive towards migrant women and to achieve a just transition. After all, cycling can only become part of a just transition if it is accessible and beneficial to those who would benefit the most from this transition, as they are challenged the most by the current automobility regime.

6.3 Transitioning mobility through cycling? The role of female migrants

Female migrant's direct influence on a transition

The findings can be discussed further regarding the second research question. Initially, it was assumed that migrant women cycling could play a vital role in a mobility system transition, and thus, catering to their needs might eventually support a cycling transition challenging the automobility regime. However, an interpretation of the findings indicates that the overall impact on challenging the automobility regime is rather small. In other words: Empowering migrant women to cycle alone will not catalyze a mobility transition. The overall dominant position of PT in Vienna's mobility system that is particularly reflected within the group, connected to the already low importance of automobility, was identified as the main reason for the group's relatively small direct influence on automobility. Another point worth mentioning is that for many migrant women, cycling seems to have a recreational purpose rather than a utilitarian one, raising the question of what cycling potential the group entails.

Nevertheless, it was shown that they are by no means irrelevant. The findings imply that implementing measures to increase cycling in general and within the focus group holds many benefits for the group itself as well as for general mobility system transitions and is thus highly desirable. It became clear that, as highlighted in the literature, mobility is more than movement. For the group, the bicycle is not merely a tool to get from A to B. Rather, it has a high emotional value (freedom) and has an impact on physical and mental health. As pinpointed by some experts, it can further become a tool for inclusion and help to familiarize oneself with the city. Further, this project confirmed the literature's claim that there exists a high cycling potential within the group in theory. Most respondents would like to cycle more, and many who do not cycle yet have access to a bike.

However, its limitations must also be discussed. After all, the bicycle cannot be 100 % inclusive. A cycling transition should not mean establishing a dominant cycling regime and forcing everyone into it (as seemingly feared by ÖAMTC), or increase their mobility. Rather, the findings show that cycling in Vienna might be most effective in a coalition of mutual support with the regimes of walking and PT. Using the synergies of the three might ultimately make them accessible in a way that enables a just transition and allows the three modes to challenge automobility. Moreover, a crucial limitation highlighted by the literature (e.g., Hanson, 2010) is that, after all, more mobility for women does not inevitably equal empowerment or freedom. Thus, in this regard, the approach of enabling everyone to freely choose a transport mode propagated by the ÖAMTC and seemingly followed by the city can be regarded as desirable (with the restriction to exclude the automobile more extensively from this choice). This train of thought highlighting the mobility system transition's limitations constitutes another promising approach for further research.

Raising awareness for transitions' complex and political nature

This project showcases that expanding Geels' (2002) MLP with practice theory (as suggested in → Ch. 2.3.1 by Larsen, 2017, Shove, 2010, Watson, 2012) is feasible and desirable, as it raises awareness of the transition's complexity and its political nature. Further, it provides a way to shift the focus towards minority groups like female migrants and, as Watson (2012) argues, simultaneously helps to identify new transition pathways in connection with these groups. As he concludes, changing systems means changing the practices these systems entail. Shove (2010) makes the important addition that, ultimately, systems cannot be changed from outside but only from within. This affects all practices, elements, and individuals in the system and showcases that the role of practitioners within system transitions is underestimated.

Thus, a practice approach to systemic transitions can be understood as the missing link, providing a bridge between the two equally important levels of systemic power structures and individual actions that equally must be addressed when fostering change. The approach helped to steer the focus on the daily practices and perceptions of migrant women, which depict niche practices within the greater regime of cycling in Vienna's mobility system. Following this argumentation, it implies that eventually, migrant women cycling might have a lasting impact on Vienna's mobility system in the long term (e.g., through interacting with others and recruiting new practitioners within their communities and beyond), even though their direct impact seems marginal. This highlights the important indirect impact of migrant women cycling on Vienna's mobility system transition. Second, a system-practice approach illustrates the importance for the city of Vienna and other actors to acknowledge the existence of a multitude of cycling practices (as highlighted in → Ch. 2.1.4). After all, no system intervention stands for itself but has an impact on the system as a whole. Thus, interventions should be selected carefully.

Moreover, the research project shows that a mobility transition through the practice of cycling and with the intention to challenge automobility is political. This fact was rarely mentioned in the interviews, as neither most experts nor the women interviewed see catering for cycling, or cycling itself, as a predominantly political act. On the one hand, literature highlights cycling and its history as an emancipatory and thus political activity. This was also reported in the survey and interviews (cycling means freedom or independence, especially in contrast to a sometimes very restrictive environment in the home countries). On the other hand, literature insists on the importance of the political-economic landscape (e.g., Geels, 2019) (→ Ch. 2.1.3). Findings suggest that the city of Vienna (and other influential actors like the ÖAMTC) indeed seem to view the transition as a mainly technical challenge, with cycling being a mere tool to solve ecological problems and reach the goal of the "climate model city". Authors like Gössling and Cohen (2014), Manderscheid and Cass (2010), or Haas (2021) argue that this ignores the underlying power relations, entails the danger of ignoring aspects of social justice and inequalities, and will ultimately not be successful in challenging automobility.

Implications for a just mobility system transition in Vienna

What do the findings imply? Overall, it is shown that the city of Vienna needs to re-configure its approach towards cycling and mobility transition in general to assure that all parts of society, especially minority groups like migrant women, are included. First, Vienna might need to emphasize the question of justice. This might help to assess potential cycling development and transition pathways in Vienna and, most of all, their impact on minority groups like migrant women. Who benefits from the one-fits-all approach and from a cycling transition in general, and where? And what impact does it have from the perspective of social justice? These questions should be asked in the future. As concluded in → Ch. 2, evaluating potential cycling transition pathways considering their impact on justice will allow Vienna to emphasize questions of equity and social sustainability within a potential mobility system transformation. Moreover, it emphasizes the need to critically reflect on ongoing sustainability concepts

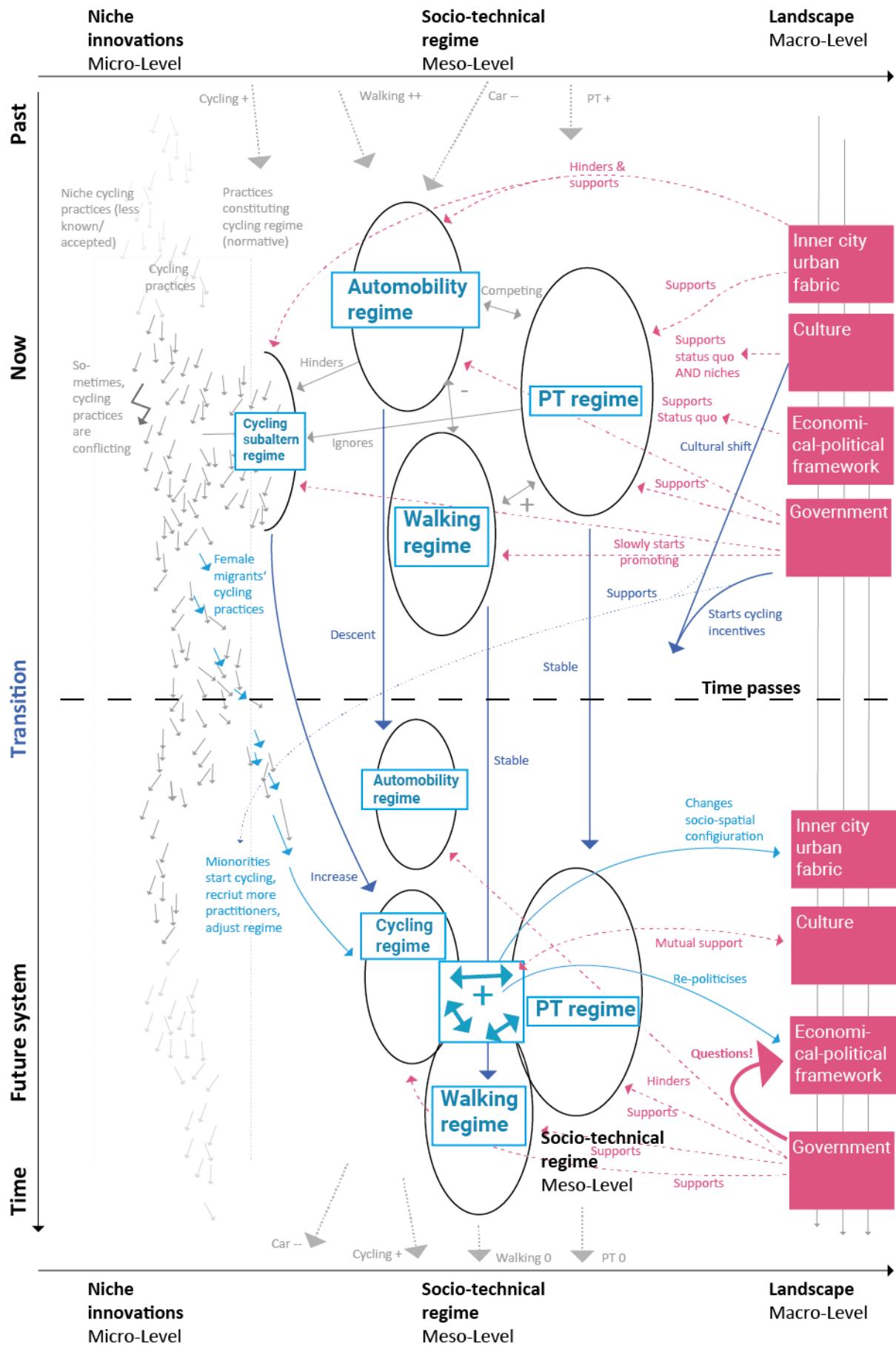
and re-politicize the debate. This might ultimately be helpful in challenging the automobility regime and creating a more just environment.

Second, Vienna needs to pay more attention to the impact of power relations on transition, which deserves further discussion. Currently, the impression is created that Vienna seems to perceive cycling as an add-on and a tool to reach (ecological) sustainability goals. This jeopardizes cycling's potential to contribute to the exact justice mentioned above. Nevertheless, as this project mainly focuses on the "bottom-up" practices and perceptions of the focus group, this must be saved for further research (→ Ch. 8).

Third, the city seems to neglect the various existing (niche) cycling practices that exist within the city's cycling regime, as the findings of the focus groups' cycling practices indicate. By viewing cycling as a heterogenous activity requiring homogeneous solutions, the city partly misses the system's complexity. Moreover, Vienna misses the chance to utilize the (indirect) potential of minority groups cycling practices to contribute to a transition and, in combination with PT and walking, challenge automobility. After all, it might make sense to assess the transition, infrastructure and services on multiple categories and user groups (not just with an 8-80-approach).

In summary, it is uncertain if, under the current circumstances, a transition is even possible to unfold in the first place. While the city acknowledges that a transition is happening at an early stage, the findings showed that its actions are perceived as insufficient to cater to change and that potentials are not used. Further, if a mobility system transition was happening, it is uncertain if it could be inclusive and just. Currently, Vienna seems to treat cycling as a technical tool to solve ecological problems and less like a social practice with the potential to transform a system. A critical approach is needed to ensure a transition does not reproduce the system's existing inequalities. Nevertheless, the discussion also revealed that a mobility system transition is anticipated by many, and the first signs are visible. After all, the goals of a transition must be debated. There is not one transition pathway, and Vienna does not have to become Copenhagen. But it can use this momentum for systemic change – or miss it. If thought holistically and inclusively, the bicycle and female migrants could play a vital role in the transition (→ figure 33).

Figure 33 The discussion allows to adapt the framework by Geels's (2002) on the Viennese context and expand it on the role of niche cycling practices (following suggestions by Larsen, 2017, Shove, 2010, Watson, 2012). This integrated framework shows how practices of female migrants ultimately might influence a Viennese mobility system transition (source: Geels (2002, p. 1236); edited and expanded by author, 2023).



6.4 Limitations & reflections

Methodological limitations

This project touched on many different topics connected to mobility transitions and socio-spatial configurations. It is important to highlight that, like every research project, there were some limitations regarding methodology, scope, and content that constrained the project. Time and scope restrictions represent the two main limitations. Thus, this project was not intended to explore every aspect in full detail, but to highlight key aspects connected to the research questions. These limitations help to reflect on the methods used and give a hint to connecting points for future research.

Regarding data collection and analysis, a main limitation was the limited amount of data available. Despite best efforts, the number of survey respondents and interviewees remained low, rendering generalizations and representative statistical analysis difficult. The main factor was the difficulty to identify and get hold of the focus group. With more capacity, this would have been different. Within the focus group, language barriers depicted another limitation. As none of the women in the focus group interviews are native speakers, there was a danger of misinterpreting the data (as highlighted by Kaspar, 2022).

Moreover, it was difficult to get in touch with the city of Vienna. Unfortunately, it was not possible to schedule an interview with the city's mobility agency, a very promising interview partner. Therefore, this project's analysis of the top-down perspective must rely on only one interview with an anonymous city official. The analysis of the city's perspective might shift if more perspectives are included.

Last but most importantly, I need to be reflective of my personal positionality as a heterosexual, white, German male researcher. I surely encountered limitations while researching a group with a life reality so different from my own, some of which I might not be aware of. Moreover, my personality as well as my passion for cycling most certainly influenced my views on the topic, the data, and its interpretation.

Content and scope limitations

During the project, the research approach further revealed some limitations. The first limitation was mentioned a couple of times during the project. While the literature highlighted that marginalized groups need to be included in transitions, attributing groups as marginalized is problematic. Of course, based on the literature and statistics described in → Ch. 4.1, it had to be assumed that the members of the group interviewed were potentially marginalized due to their social, gender, and ethnic backgrounds. This is hard to prove, as marginalization is not necessarily objective. Moreover, different marginalizations intersect and influence each other. This concept of intersectionality could not be fully considered. Ultimately, the categories of gender and ethnicity are just two of many to categorize a distinctive group. Further, a clear distinction from the group of "expats" is not possible solely based on the criteria of nationality and is ultimately subjective.

Connected to this aspect, some experts argued that looking at the criteria of gender and especially migrant background is not necessarily helpful but might instead reproduce existing biases. This is an important point that deserves further research. Instead, it was argued that the social background might represent a better research category. However, identifying interviewees based on migration histories is not only more feasible but also actively encouraged by other studies, such as, e.g., Segert et. al (2015) and was therefore deliberately chosen for this project. I argue that instead, it would make sense to combine different factors in future research.

Further, the impact of care work and the connected general impact of gendered aspects on cycling practices also deserve future discussion and provide possibilities for further research (→ Ch. 8).

Another limitation is the spatial fixation on Vienna as a political entity. It must be highlighted that neither migrant women's cycling practices nor Vienna's mobility system stop at the municipal borders. The interaction with the surrounding areas might provide more insights into potential transition pathways. Moreover, focusing on the inner city holds the danger of again only transitioning the most capitalizable parts of urban space to support the political-economic system and reproduce its inequalities. Policymakers and researchers need to be aware of this danger.

Further, the limited scope of this project did not allow many promising concepts to be included, such as, e.g., mobility justice (Sheller, 2018) as a holistic framework introducing the aspect of justice into mobility transitions or connected to this, a more profound focus on the re-politization of mobility through a RTTC-approach as suggested by Kęblowski et al. (2016).

With these limitations in mind, this project's findings are still helpful in answering the research questions and can form the basis for corresponding actions by policymakers and further research. Some possibilities will be discussed in the next chapter.

7. Conclusion

Following a gap in current research, this research project took a systemic approach to mobility transitions to uncover the role cycling and migrant women play in transitioning the mobility system towards a more just socio-spatial configuration in Vienna, Austria. The research problem revolves around the inadequate consideration of daily practices, particularly those outside normative sustainable mobility visions, in the broader transition of the mobility system. Neglecting the practices of marginalized groups risks reproducing inequalities and hindering a comprehensive understanding of systemic transitions, potentially impeding a just transition.

Following this research problem, focus was placed on the questions of 1) how the group's daily practices and perceptions of cycling are challenged by the automobility regime and if this gets recognized by the city of Vienna, and 2) how the group's practices and perceptions in return might contribute to a mobility system transition that also challenges the automobility regime. The project aimed to achieve the following objectives:

The research project aimed to uncover the potential for new transition pathways by analyzing the mutual influence of automobility and other mobility regimes within the mobility system. With the goal of expanding a systemic approach to the field with practice theory, focus was placed on the role of cycling practices as a key element within a potential transition, forming a bridge between structural and individual influences on system transitions. The goal was to study minority groups' cycling practices and their interaction with automobility to find new insights on transforming the mobility system towards more social and ecological justice. The project further worked to highlight the challenges these groups face with (auto)mobility. In addition, the project's objective was to shed light on the Viennese mobility system and the group's role in its transition, criticizing the current state of sustainable mobility and stressing the need to re-politicize (mobility) planning. Finally, the research project had the aspiration to provide practical recommendations based on its findings, supporting authorities in navigating the complexities of mobility transitions effectively.

Tied to these objectives and building on the research questions, the initial expectation was, on the one hand, to identify distinct cycling practices within the group of migrant women leading to conflicts with the automobility system, and it was assumed that the city of Vienna might oversee this. On the other hand, the expectation was that, if the city acknowledged these challenges and practices, migrant women could play a vital role in a mobility system transition and should therefore be supported.

After all, it was found that automobility represents the biggest of the various challenges to migrant women's cycling practices. Still, cycling, in contrast to the most dominant mode, public transport, is perceived as an extraordinarily positive activity by the group that connects mostly personal benefits like improving health and freedom to cycling. Moreover, there exists a remarkable potential to increase cycling numbers within the group. Cycling in Vienna, however, is perceived as ambivalent by the women, mainly since the city of Vienna is acknowledging the need to improve cycling conditions but seems to not take corresponding actions. Against the initial expectation, the groups' cycling practices could not really be identified as particularly distinct at first sight, while other aspects like motivations and personal backgrounds, on the other hand, make them distinguishable.

It was further uncovered that, as expected, the group's struggles seem not to get enough attention from the city, which follows a one-fits-all solution, as it appears to perceive cycling as a heterogenous activity that requires homogeneous, general solutions. Therefore, Vienna only dedicates limited resources to explicitly supporting migrant women's cycling efforts. It is not clear, however, if this strategy is working out in the long term, not to mention if it is sufficient to catalyze a profound mobility transition. While many migrant women have a positive opinions of the city's efforts, it became clear that the dimension

and speed of accommodating rising cycling numbers do not keep up with the rising demand. Moreover, while the research confirmed the literature in the position that the wishes and ideas of the focus group seem to be of a rather general nature, the city potentially misses the heterogeneous and diverging motivations the group has. E.g., while ecological sustainability is marketed and argued to be a main driver for cycling and a mobility transition, it plays a minor role for the group.

In addition, the project found that while cycling generally seems to be important and beneficial for the group, when observed as a single aspect, contrary to the initial expectations, migrant women's cycling practices have a rather limited direct contribution to a transition. This is mainly due to the overall and initially underestimated dominance of public transport, which also reflects in the focus group's mobility habits and minimizes the overall potential of the bicycle as a tool to challenge automobility. Automobility, on the other hand, plays a rather marginal role for the group.

Still, it is important to improve cycling conditions for migrant women overall. As mentioned, it was found that cycling has a very positive standing within the group. Operationalizing practices within a systemic approach to mobility transitions showcased that enabling the group to cycle by providing the necessary context might create strong synergies and, after all, make cycling more prominent, relieve PT, recruit cycling practitioners from various groups within the women's networks, and ultimately indirectly enable cycling to utilize its potential to contribute to a mobility system transition as suggested by the literature.

After all, the city of Vienna should understand cycling as a chance to contribute to a mobility system transition. In connection with the dominant regimes of walking and PT, it might be able to challenge automobility after all and contribute to a just socio-spatial reconfiguration. Accordingly, migrant women can be understood as a group that might play a vital, mutually beneficial role in cycling's ascent and the overall transition.

While most of this project's findings are coherent with previous research and initial expectations were mostly met, some key aspects stand out. One interesting finding is the importance of PT within Vienna's mobility system and for the group. Moreover, it became clear that migrant women are challenged by the automobility regime, but their struggles, practices, and wishes regarding cycling are relatively general. Their motivations to cycle as well as their life circumstances, however, are not homogenous and should be treated accordingly. What further became clear in the literature and discussion, and what must be stressed again, is the danger entailed in treating cycling as a mere (technological) tool to pursue goals of ecological sustainability. By doing so, Vienna seems to ignore the underlying power structures that influence the system and risks reproducing its inequalities.

In conclusion, catering for migrant women's needs has the potential to open additional transition pathways towards a cycling transition, which, in combination with other transport modes, does not only benefit the group itself but might ultimately help to challenge the automobility regime. To use the words of (Fernández-Heredia et al., 2014, p. 1), "cycling is not the panacea", and turning Vienna into Copenhagen is probably not desirable. But cycling can be part of a solution and most definitely contribute to a mobility system transition. It brings freedom and joy and, in combination with other regimes, builds the mobility system for a socially and ecologically just future – in Vienna, and elsewhere. The key point is to focus on the question of how, for whom, by whom, and against which resistances cycling is encouraged. Transitioning cycling, mobility, and socio-spatial configurations is inherently political. If Vienna becomes more reflective of this circumstance, existing potentials, and synergies, the transition that is already becoming visible will have a lasting impact.

While the applied data collection and analysis methods proved feasible, difficulties in reaching the chosen focus group and thus only generating a relatively small sample size for survey and interviews,

as well as the restricted insight into the city's perspective, turned out to be the main limitation of this project. Moreover, it is unclear if it is most effective to use the categories of gender and ethnicity to analyze cycling practices. While the literature suggests it, and it worked well, the interviews indicate that the categories might be too generalized.

This project contributed to the field by analyzing the role of minorities and cycling in mobility system transitions. This was done with a focus on the impact of individual practices and perceptions while also keeping in mind the importance of reflecting on underlying power structures. After all, it was shown that the comprehensive system and practice approach suggested in the literature works well to describe transitions and highlight the potentials and limitations of specific groups and modes. Additionally, awareness of the group and its relationship to cycling could be generated. The project was further able to draw a picture of the current Viennese mobility system and potential transition pathways using Geels' (2002) MLP framework, with a focus on migrant women's cycling practices. Lastly, building on existing literature, the importance of critically reflecting on transitions and acknowledging their political nature could be highlighted as a key aspect of implementing just mobility transitions.

Overall, valuable insights could be generated in the attempt to answer the given research questions, and recommendations to policymakers were formulated. Most importantly, the city of Vienna should strengthen the connection between the regimes of cycling, walking, and PT while more proactively restricting the automobility regime. This, in combination with a more critical and reflective approach on the anticipated goals of the transition and a more inclusive and supportive approach towards specific groups like migrant women, might help Vienna start a profound, just mobility system transition and increase the group's quality of life. Future research can build on this project's contributions, e.g., the proven feasibility of a combined system-practice approach, by, e.g., analyzing a larger sample or comparing these findings with those of different groups or places.

8. Recommendations & further research

Practical implications – Recommendations to policymakers

This project's findings can be interpreted as encouragement for the city of Vienna to actively and increasingly support the transition pathway that is slowly becoming noticeable. Rising cycling numbers within minority groups, e.g., migrant women, could be recognized by the city as a chance to live up to its proudly declared status as the most livable city by contributing to a just mobility transition that allows everyone but especially marginalized groups a better life due to increased mobility access and simultaneously highly reduced negative impacts of automobility. Most and for all, the city needs to understand the political nature of transitions that are not merely technical but require a critical approach to be successful. The discussed findings have some practical implications that form recommendations to the city's policymakers:

- **Develop a new, inclusive mobility system transition strategy:** The existing mobility strategies are not up-to-date and insufficient to catalyze a just transition. Define goals, measures, and a time frame for an inclusive and just transition framework. This project developed a definition for a profound, just transition (→ Ch. 2.5, 6) that can be built on.
- **Focus on social (mobility) justice:** Why are transition and cycling desirable besides environmental goals? Be reflective: What helps where and to whom?
- **Build cycling infrastructure:** Bike lanes, secure parking, ... And be aware that this is only one (important) part of the solution!
- **Promote automobility alternatives by enhancing the connection of PT and cycling:** E.g., allowing bicycles on trains, more park and ride, enhancing sharing at PT stations, and better cycling infrastructure connecting to mobility hubs. Together with the already dominant regimes of walking and PT, cycling could find its supporting role and form a “triangle” of mutual support.
- **Actively reduce the number of cars:** Automobility was identified as migrant women's main challenge when cycling. Implement restrictive measures towards automobility not only in the city center but throughout all districts, especially the outskirts and areas with high migrant populations.
- **Increase funding and number of cycle lessons:** Cycle lessons were repeatedly mentioned as a key to increasing cycling within the group of migrant women. More and advanced courses should be offered to enable more women to cycle.
- **Start specific campaigns:** In addition to a general one-fits-all approach, acknowledge the heterogeneity of cycling practices and target different groups by taking their life circumstances and their specific motivations to cycle into account. Most importantly: Start campaigning for more respect on the road. This might be beneficial for all road users.
- **Monitor the effects:** Be aware of possible negative side effects (e.g., gentrification induced by traffic-calming) and act accordingly by implementing additional measures.

Theoretical implications for further research

The discussion and limitation chapters highlight some aspects that could only be touched on the surface but deserve further analysis and discussion. This project contributed to the field of mobility research by showcasing the feasibility of using a combined system-practice approach to analyze different groups'

potentials and roles within a mobility system transition. Further research could build on this by changing different research parameters (e.g., expanding the sample size and deriving more generalizable findings, or changing the focus group, e.g., focusing on males, as some expert interviewees argue that this group might have an even higher potential to contribute to a transition). Other research could either transfer this project's approach to another city or region, or the perspective in focus could be changed. For example, it would be interesting to further focus on the top-down perspectives of the city, as this was beyond this project's scope. Focus could also be placed on differences in perceptions within the focus group, as it is very heterogeneous, and this project cannot do this justice.

Further, the project implies that the combination of different approaches might generate additional insights. Future research should examine mobility transitions with different or combined approaches (e.g., adding a feminist approach). The findings further imply the importance of combining structural and individual factors influencing transitions. A political-economic approach focusing on the production of space through cycling and its implications on a system transition (as suggested, e.g., by Kęblowski et. al, 2016; Haas, 2021) would not only highlight key aspects that ensure a just transition and show pathways towards a necessary re-politization of mobilities but could be combined with a practice approach. Lastly, this project implies that cycling is an inclusive and just (and thus desirable) mode of transport. Future research should be critical of this stance and search for further weaknesses and limitations of cycling to make it a more just mode of transport – and for many, a tool to feel free.

Abbreviations

- GHG = Greenhouse gas emissions
- MA17 = *Magistratsabteilung Integration und Diversität Nord-Ost* (City department for integration and diversity – northeast)
- MA18 = *Magistratsabteilung Stadtentwicklung Wien* (City department for urban development Vienna)
- MLP = Multi-Level-Perspective (Geels, 2002)
- NBZ16 = *Nachbarschaftshilfe Ottakring* (community center)
- ÖIF = *Österreichischer Integrationsfonds* (Austrian Integration Foundation)
- PT = Public transportation
- RTTC = Right to the city
- tba = translation by author

Stats

Literature examined:	116
Citations saved:	998
Mails sent:	ca. 120
Hours worked:	Countless

References

References

- Abson, D. J., Fischer, J., Leventon, J., Newig, J., Schomerus, T., Vilsmaier, U., . . . Lang, D. J. (2017). Leverage points for sustainability transformation. *Ambio*, 46(1), 30–39. <https://doi.org/10.1007/s13280-016-0800-y>
- Aldred, R., Woodcock, J., & Goodman, A. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? *Transport Reviews*, 36(1), 28–44. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1014451>
- Angheloiu, C., & Tennant, M. (2020). Urban futures: Systemic or system changing interventions. *Cities*, 2020-09,, Vol.104, 1–12. Retrieved from <https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1016/j.cities.2020.102808>
- Arenas, J. B. (2022). *Women's Participation in Urban Cycling beyond the Brussels Canal: A study on Motivators and Deterrents* (Master's Thesis), Brussels.
- Baker, L. (2020). Constructing sub-Saharan African mobilities through the flow of second-hand objects: Scripting bicycles for Namibian users. *Journal of Transport Geography*, 83(2), 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102656>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1538–1546. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009>
- Böhm, S. (2006). Introduction: Impossibilities of Automobility. *The Sociological Review (Keele)*, 54(1_suppl), 3–16.
- Canitez, F. (2019). A socio-technical transition framework for introducing cycling in developing megacities: The case of Istanbul. *Cities*, 94, 172–185.
- Cohen, M. J. (2012). The future of automobile society: a socio-technical transitions perspective. *Technology Analysis & Strategic Management*, 24(4), 377–390. <https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663962>
- Dangschat, J. S. (2011). Nachhaltige Alltagsmobilität — soziale Ungleichheiten und Milieus. *ÖZS. Österreichische Zeitschrift Für Soziologie*, 36(2), 55–73.
- Eckardt, F. (2014). *Stadtforschung: Gegenstand und Methoden*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Ehmayer, C., Brosenbauer, B., & Fürst, E. (2013). *Evaluierung Pilotprojekt „Mama fährt Rad“*. Wien. Fahrrad Wien (2023). Radwegoffensive: Ausbau des Radverkehrsnetzes 2023. Retrieved from <https://www.fahrradwien.at/radwegoffensive-2023/>
- Fernández-Heredia, Á., Monzón, A., & Jara-Díaz, S. (2014). Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 63, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.02.013>
- Flyvbjerg, B. (2005). Five misunderstandings about case-study research. *Estudios Sociológicos (Mexico City, Mexico)*, (68), 561–590.
- Garrard, J., Handy, S., & Dill, J. (2012). Women and Cycling. In J. R. Pucher & R. Buehler (Eds.), *Urban and industrial environments. City Cycling* (211-234). Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- Gašpar, J. (2023). *Frauenradkurse – Chancen und Auswirkungen für Teilnehmerinnen aus marginalisierten Migrationsgruppen* (Diplom). Universität für Bodenkultur Wien, Wien.
- Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31(8), 1257–1274.

- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471–482.
- Geels, F. W. (2014). Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective. *Theory, Culture & Society*, 31(5), 21–40.
- Geels, F. W. (2019). Socio-technical transitions to sustainability: a review of criticisms and elaborations of the Multi-Level Perspective. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 39, 187–201. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2019.06.009>
- Gössling, S. (2016). Urban transport justice. *Journal of Transport Geography*, 54, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.05.002>
- Gössling, S., & Cohen, S. (2014). Why sustainable transport policies will fail: EU climate policy in the light of transport taboos. *Journal of Transport Geography*, 39, 197–207.
- Haas, T. (2021). The political economy of mobility justice. Experiences from Germany. *Mobilities*, 1–15. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1987153>
- Hachleitner, B. (2013). gegen den Wind der Politik: Radfahren im Roten Wien und im Austrofaschismus. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner, & M. Zappe (Eds.), *Motor bin ich selbst: 200 Jahre Radfahren in Wien* (pp. 84–91). Wien: Metroverlag; Wienbibliothek im Rathaus.
- Hachleitner, B., Marschik, M., Müllner, R., & Zappe, M. (Eds.) (2013). *Motor bin ich selbst: 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: Metroverlag; Wienbibliothek im Rathaus.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hove, E. (2012). The shadowy side of innovation: unmaking and sustainability. *Technology Analysis & Strategic Management*, 24(4), 363–375. <https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663961>
- Illich, I. (1983 [1978]). *Energie und Gerechtigkeit*. Retrieved from https://www.pudel.samerski.de/pdf/illich_2620id.pdf
- Jennings, G., Petzer, B., & Goldman, E. (2016). When bicycle lanes are not enough : Growing mode share in Cape Town, South Africa: an analysis of policy and practice. In W. V. Mitullah, M. Vanderschuren, & M. Khayesi (Eds.), *Non-Motorized Transport Integration Into Urban Transport Planning in Africa* (pp. 206–223). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315598451-13>
- Johansson, R. (2007). On Case Study Methodology. *Open House International*, 32(3), 48–54.
- Kaspar, H. (2022). Die Stadt im Interview. In B. Belina, M. Naumann, & A. Strüver (Eds.), *Handbuch kritische Stadtgeographie* (5th ed., pp. 96–102). Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Kęblowski, W., Bassens, D., & van Criekingen, M. (2016). Re-politicizing Transport with the Right to the City: An Attempt to Mobilise Critical Urban Transport Studies. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/311654871_Re-politicizing_Transport_with_the_Right_to_the_City_An_Attempt_to_Mobilise_Critical_Urban_Transport_Studies
- Kim, J. (2016). *Understanding Cycling Transitions for Urban Sustainability: A socio-technical system analysis of the case of Seoul*. Retrieved from https://www.academia.edu/23649104/Understanding_Cycling_Transitions_for_Urban_Sustainability_A_socio_technical_system_analysis_of_the_case_of_Seoul
- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2019). *Analyzing Qualitative Data with MAXQDA* (1st ed.). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-15671-8>
- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (5., überarbeitete Auflage). *Grundlagenmethoden*. Weinheim: Juventa Verlag.
- Larsen, J. (2017). The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. *Environment and Planning A*, 49(4), 876–892.

- Law, S. F., & Karnilowicz, W. (2014). 'In Our Country it's Just Poor People who Ride a Bike': Place, Displacement and Cycling in Australia. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 25(4), 296–309. <https://doi.org/10.1002/casp.2215>
- Manderscheid, K., & Cass, N. (2010). Mobility Justice and the Right to Immobility. From Automobility to Autonomobility. In *Annual American Geographers Meeting*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/235130835_Mobility_Justice_and_the_Right_to_Immobility_From_Automobility_to_Autonomobility
- McPhearson, T., M. Raymond, C., Gulsrud, N., Albert, C., Coles, N., Fagerholm, N., . . . Vierikko, K. (2021). Radical changes are needed for transformations to a good Anthropocene. *Npj Urban Sustainability*, 1(1), 1–13. <https://doi.org/10.1038/s42949-021-00017-x>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH (2016). *Fahrrad Report Wien 2016*. Wien.
- Mobilitätsagentur Wien GmbH (2019). *Vienna Mobility Report*. Wien.
- Mobilitätsagentur Wien GmbH (2022). Radverkehr 2022: 11,7 Millionen Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt. Retrieved from <https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/radzahlen-2022/>
- Nello-Deakin, S. (2020). Environmental determinants of cycling: Not seeing the forest for the trees. *Journal of Transport Geography*, 85, 1–3.
- Österreichischer Integrationsfonds (2022a). *Bundesländer: Zahlen, Daten und Fakten zu Migration & Integration 2022*. Wien. Retrieved from https://www.integrationsfonds.at/fileadmin/content/AT/monitor/2022_OEIF-BL-Broschuere_V4_final.pdf
- Österreichischer Integrationsfonds (2022b). *Frauen: Zahlen, Daten und Fakten zu Migration & Integration*. Wien.
- Pinson, G., & Journel, M. C. (2016). The Neoliberal City – Theory, Evidence, Debates. *Territory, Politics, Governance*, 4(2), 137–153. <https://doi.org/10.1080/21622671.2016.1166982>
- Prati, G., Fraboni, F., Angelis, M. de, Pietrantoni, L., Johnson, D., & Shires, J. (2019). Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists. *Journal of Transport Geography*, 78, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.006>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50 Suppl 1, 106–25. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028>
- Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices. *European Journal of Social Theory*, 5(2), 243–263.
- Reid-Musson, E. (2018). Shadow mobilities: regulating migrant bicyclists in rural Ontario, Canada. *Mobilities*, 13(3), 308–324. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1375397>
- Reigner, H., & Brenac, T. (2019). Safe, sustainable... but depoliticized and uneven – A critical view of urban transport policies in France. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 121, 218–234. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.01.023>
- Schaup, L. (2017). *The Right to the Bike: Bicycle related autogestion - Transformative potentials and limitations of post-capitalist prefiguration* (Master's Thesis), Wien.
- Scherer, G. (2023). WienSchauen: Öffentlicher Raum & Verkehr - WienSchauen. Retrieved from <https://www.wienschauen.at/oefentlicher-raum-verkehr/>
- Segert, A. (2013). *Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus*. Wien.
- Segert, A. (2018). Radfahren ist gesund. Das weiß doch jede/r ... oder vielleicht auch nicht? *Zoll+*. (32), 94–98.

- Segert, A., Brunmayr, E., Ibrahimoglu, F., & Sarikaya, N. (2015). *Migrantinnen erobern das Fahrrad*. Retrieved from <https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/3238/>
- Shaw, C., Russell, M., Keall, M., MacBride-Stewart, S., Wild, K., Reeves, D., . . . Woodward, A. (2020). Beyond the bicycle: Seeing the context of the gender gap in cycling. *Journal of Transport & Health*, 18, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100871>
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London, Brooklyn, NY: Verso.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.
- Shove, E. (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*, 39(4), 471–476.
- Soliz, A. (2021). Creating Sustainable Cities through Cycling Infrastructure? Learning from Insurgent Mobilities. *Sustainability*, 13(16), 1–21. <https://doi.org/10.3390/su13168680>
- Stadt Wien (2015). *Fachkonzept Mobilität - STEP 2025*. Wien.
- Stadt Wien (2020). 50 Vorhaben für die "Klima-Musterstadt" Wien. Retrieved from <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-musterstadt.html>
- Stadt Wien (2022). *Wiener Bevölkerung – Daten und Fakten zu Migration und Integration 2022*. Wien. Retrieved from <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4321627?originalFilename=true>
- Stadt Wien (2023a). Historische Entwicklung des Wiener Radverkehrsnetzes.
- Stadt Wien (2023b). Politische Zielsetzungen - Generelle Radverkehrsplanung. Retrieved from <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/rad-ziele.html>
- Stadt Wien (2023c). Wien ist lebenswerteste Stadt. Retrieved from <https://www.wien.gv.at/politik/international/vergleich/lebensqualitaet-ranking-economist.html>
- STATISTIK AUSTRIA (2022). Migration & Integration: Zahlen Daten Indikatoren. Retrieved from https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Migration_Integration_2022.pdf
- Stoddard, I., Anderson, K., Capstick, S., Carton, W., Depledge, J., Facer, K., . . . Williams, M. (2021). Three Decades of Climate Mitigation: Why Haven't We Bent the Global Emissions Curve? *Annual Review of Environment and Resources*, 46 (1), 653–689.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25–39.
- VCÖ (2023). VCÖ: In Wien wurde heuer im 1. Quartal neuer Radfahr-Rekord erreicht. Retrieved from <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-wien-wurde-heuer-im-1-quartal-neuer-radfahr-rekord-erreicht>
- Watson, M. (2012). How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system. *Journal of Transport Geography*, 24, 488–496.
- Welsch, J. (2014). Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. *Raumforschung Und Raumordnung*, 72(6), 503–516.
- Willard, F. E. (1895). *A Wheel Within a Wheel. How I Learned to Ride the Bicycle, With Some Reflections by the Way*. F.H. Revell Company.
- Yin, R. K. (2013). *Case study research: Design and methods* (5th edition). Los Angeles, California: SAGE. <https://doi.org/Robert>
- Zach, K. (2020, June 1). Wien und seine Radfahrer: Konflikte gibt es schon seit 130 Jahren. *Kurier.At*. Retrieved from <https://kurier.at/chronik/wien/wien-und-seine-radfahrer-konflikte-gibt-es-schon-seit-130-jahren/400926488>

Appendix

In this appendix, some additional information is added that forms the base of the analysis.

- A – Interview Questionnaires
 - o Interview Questionnaire Focus Group
 - o 5 Interview Questionnaires Experts
- B – Transcription Guideline
- C – Interview Transcripts E1, E2, E3, E8, I8
- D – Code System Focus Group Interviews
- E – Code System Expert Interviews
- F – Summary Table Focus Group Interviews
- G – Survey Flyer

All other relevant documents that cannot be found in this Appendix are available on request (e.g., all transcripts, coded transcripts, survey result tables, etc.).

Appendix A – Interview Questionnaires

Interview Questionnaire Focus Group

Everyday mobility

1. When you think about your everyday life: How do you get around most of the time in Vienna?
 - *What is your main mode of transportation?*
 - *What modes of transportation do you have access to (bike, car, public transit, own or borrow, nothing like that)?*
2. What are your reasons for choosing these means of transport for the respective routes?
 - *Which routes do you typically take in everyday life?*
 - *How does your family situation affect your mobility or choice of transportation?*
 - *How does your work situation affect your mobility or choice of transportation?*
 - *Do you feel limited in your mobility or forced to travel for family or work reasons?*
3. (if not from AT) Does your mobility in Vienna differ from your previous mobility in your home country?

Cycling in general

4. Did you learn to ride a bike as a child or teenager?
 - *Is cycling common in your country of origin (if not from AT)?*
 - *Is it common to learn cycling as a woman there (if not from AT)?*
5. How often do you cycle in Vienna in your daily life per week?
6. (if cyclist) Why do you like cycling?
 - *Personal motivators?*
 - *General motivators?*
7. What does cycling mean to you or what do you associate with it?
 - *What does it give you? Quality of life issue?*
 - *What does it demand?*
 - *Theme of sustainability/social justice?*
8. Why don't you like cycling?
 - *Personal reasons for refusal?*
 - *General reasons for refusal?*
9. Would you like to cycle more or less?
 - *(if a cyclist) Do you cycle because you have to, or because you want to?*
 - *What would be personal reasons for you to cycle more or less?*

Cycling in Vienna

10. What do you think about cycling in Vienna?
 - *What are you satisfied with?*
 - *What would you like to improve?*
 - *What do you think about the bicycle infrastructure in Vienna?*
 - *Would you say that the city of Vienna cares about cyclists?*
11. Where do you personally see the biggest problems with cycling in Vienna?
12. How safe do you feel when cycling in Vienna?
 - *If unsure: Why? What is causing anxiety?*
 - *Harassment? If yes, by whom, or what?*
 - *What do you think about car traffic in Vienna? Does it affect your way of cycling?*
 - *(if country of birth is not AT) How does traffic in Vienna compare to where you live?*
13. Would you say that the municipality of Vienna takes your cycling needs (or those of women or women with a migration background) into account, or tries to do so?
 - *What would the city need to do to make it easier for you (and people with similar needs) to bike?*

Cycling Importance

14. What meaning has cycling in your personal environment (especially for women)?
 - *Does your gender or background affect how you are perceived by others as a cyclist?*

- Does your gender or origin influence whether and how you cycle, or whether you cycle differently than other cyclists in Vienna?
15. What are your thoughts on migrant women cycling in Vienna?
 - Do you find it positive/ negative?
 - Are there too few/ enough?
 16. Finally, I would like to know what you would like to see change when it comes to cycling in Vienna specifically?

Interview Questionnaire E2 - NBZ 16 - Verena Mayrhofer Iljić

Hintergrund NBZ 16

1. Welchen Hintergrund hat das NBZ und an wen richtet es sich?
2. Gibt es spezielle Angebote für Migrantinnen? Wird das NBZ auch von Migrantinnen aus nicht-EU-Staaten besucht?
3. Gibt es spezielle Angebote für Migrantinnen bezüglich Mobilität (und Radfahren) im NBZ?

Radfahren in Wien

4. Wie würden Sie die aktuelle Situation von Radfahrenden in Wien allgemein beurteilen?
5. Ist im Bezug auf Radfahren in Wien im Laufe der vergangenen Jahre eine Veränderung festzustellen?
6. Radfahrende sind keine homogene Gruppe – ist diese (vermeintliche) Realität im Planungsalltag Wiens angekommen oder sind Sie der Meinung, dass bestimmte Gruppen besonders im Fokus offizieller Planungen und Kommunikation stehen?

Migrantinnen & Radfahren in Wien

Basierend auf Ihren Erfahrungen und Austausch mit Migrantinnen, die das Radfahren erlernen:

7. Sind Sie der Ansicht, dass in den Planungen und Förderungen des Radverkehrs durch die Stadt Wien auch weniger „sichtbare“ Gruppen wie Frauen mit Migrationshintergrund Beachtung finden?
8. Werden Frauen mit Migrationshintergrund in Wien allgemein zum Radfahren ermutigt? Was spricht dafür oder dagegen?
9. Würden sie sagen, dass Migrantinnen andere Gewohnheiten und Nutzungen in Bezug auf das Radfahren haben als der „Wiener Durchschnittsräder“ und dementsprechend auch andere Lösungen und Angebote fürs Radfahren bräuchten?
10. Welche Barrieren gibt es Ihres Erachtens für Migrantinnen, die das Radfahren für diese Gruppe erschweren?
11. Was könnte noch getan werden, um Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
12. Welche Potenziale sehen Sie darin, Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
13. Wo sehen Sie die Rolle von marginalisierten Gruppen (wie z.B. Frauen mit Migrationshintergrund) innerhalb der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende? Kann diese Gruppe einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätssystems in Wien leisten?
14. Aus Ihrem Austausch mit Migrantinnen im NBZ: Haben sich im Laufe der Jahre Wünsche und Meinungen bezüglich des Radfahrens in Wien bei teilnehmenden Frauen mit Migrationshintergrund herauskristallisiert?

Interview Questionnaire E3 - GB*FrauenCafé - Corona Davit-Gsteu

Hintergrund GB*FrauenCafé

1. Welchen Hintergrund hat das GB*FrauenCafé und an wen richtet es sich?
2. Gibt es spezielle Angebote für Migrantinnen? Wird das GB*FrauenCafé auch von Migrantinnen aus nicht-EU-Staaten besucht?
3. Gibt es spezielle Angebote für Migrantinnen bezüglich Mobilität (und Radfahren) im GB*FrauenCafé?

Migrantinnen & Radfahren in Wien

Basierend auf Ihren Erfahrungen und Austausch mit Migrantinnen, die das Radfahren erlernen:

4. Fahren Migrantinnen, die das GB*FrauenCafé besuchen, mit dem Rad?

5. Werden Frauen mit Migrationshintergrund in Wien allgemein zum Radfahren ermutigt? Was spricht dafür oder dagegen?
6. Sind Sie der Ansicht, dass in den Planungen und Förderungen des Radverkehrs durch die Stadt Wien auch weniger „sichtbare“ Gruppen wie Frauen mit Migrationshintergrund Beachtung finden?
7. Würden Sie sagen, dass Migrantinnen andere Gewohnheiten und Nutzungen in Bezug auf das Radfahren haben als der „Wiener Durchschnittsräder“ und dementsprechend auch andere Lösungen und Angebote fürs Radfahren bräuchten?
8. Welche Barrieren gibt es Ihres Erachtens für Migrantinnen, die das Radfahren für diese Gruppe erschweren?
9. Was könnte noch getan werden, um Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
10. Welche Potenziale sehen Sie darin, Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
11. Wo sehen Sie die Rolle von marginalisierten Gruppen (wie z.B. Frauen mit Migrationshintergrund) innerhalb der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende? Kann diese Gruppe einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätssystems in Wien leisten?
12. Aus Ihrem Austausch mit Migrantinnen im GB*FrauenCafé: Haben sich im Laufe der Jahre Wünsche und Meinungen bezüglich des Radfahrens in Wien bei teilnehmenden Frauen mit Migrationshintergrund herauskristallisiert?

Interview Questionnaire E7 - Fragenkatalog MA17 - Hanife Anil

Hintergrund und Rolle der MA17

1. Zu Beginn: Fahren Sie selbst Rad in Wien?
2. Welche Aufgaben hat die MA17 und an wen richten Sie Ihre Angebote?
3. Was ist Ihre persönliche Rolle/ Aufgabe innerhalb der MA17?
4. Welche Rolle spielt das Thema Mobilität in der Arbeit der MA17 bzw. sehen Sie die Mobilität als relevantes Maßnahmengebiet?
5. Gibt es spezielle Angebote für Migrantinnen bezüglich Mobilität im allgemeinen oder Radfahren im Speziellen von Seiten der MA 17?
6. Unterstützt die MA17 die Transformation des Wiener Mobilitätssystems hin zu nachhaltiger Mobilität innerhalb ihres Aufgabenbereiches? Sehen Sie als MA17 sich hier (mit) verantwortlich, zu einer Mobilitätswende beizutragen?

Migrant:innen & Radfahren in Wien

7. Anknüpfend an Frage 4: Welche Rolle spielt das Thema Mobilität im Allgemeinen für die Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen und wo sehen Sie Handlungsfelder?
8. Welche Rolle hat das Fahrrad als Verkehrsmittel innerhalb migrantischer Communities in Wien? Sind dort Unterschiede bezüglich Geschlecht oder sozio-ökonomischen Hintergrund feststellbar – auch im Vergleich von Personen aus Drittstaaten zu Österreicher:innen und Migrant:innen aus dem EU-Ausland?
9. Würden Sie es begrüßen, wenn mehr Menschen mit Migrationshintergrund (insbesondere Frauen) in Wien Rad fahren würden?
10. Wenn ja, was spricht dafür: Welche Potenziale sehen Sie im Fahrrad für das Leben von Frauen mit Migrationshintergrund?
11. Als wie realistisch schätzen Sie die Chance ein, dass das Fahrrad sich als Verkehrsmittel bei Migrant:innen etabliert? Auch hier: Sind Unterschiede bezüglich Geschlecht oder sozio-ökonomischen Hintergrund feststellbar – auch im Vergleich zu Österreicher:innen und Migrant:innen aus dem EU-Ausland?
12. Wo sehen Sie die Rolle von marginalisierten Gruppen (wie z.B. Frauen mit Migrationshintergrund) innerhalb der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende? Kann oder sollte diese Gruppe einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätssystems in Wien leisten?

Einflussmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten von Migrantinnen

13. Plant die Stadt für eine homogene Gruppe der Radfahrenden oder werden verschiedene Gruppen betrachtet?

14. Daran anknüpfend: Versucht die Stadt Wien, auch weniger „sichtbare“ Gruppen wie Migrantinnen in den Planungen nachhaltiger Mobilität im Allgemeinen bzw. des Radverkehrs im speziellen als gesonderte Gruppe zu berücksichtigen? Auf welche Weise?
15. Werden Frauen mit Migrationshintergrund in Wien allgemein zum Radfahren ermutigt? Was spricht dafür oder dagegen?
16. Welche Barrieren gibt es Ihres Erachtens für Migrantinnen, die das Radfahren für diese Gruppe erschweren?
17. Was tut die Stadt Wien, um Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
18. Würden sie sagen, dass Migrantinnen andere Gewohnheiten und Nutzungen in Bezug auf das Radfahren haben als der „Wiener Durchschnittsräder“ und dementsprechend auch andere Lösungen und Angebote fürs Radfahren bräuchten, auf die die Stadt reagieren muss?
19. Aus Ihrem Austausch mit Migrantinnen im Zuge Ihrer Arbeit: Haben sie unter Umständen über das Radfahren gesprochen und haben sich dort eventuell im Laufe der Jahre Wünsche und Meinungen innerhalb dieser Gruppe bezüglich des Radfahrens in Wien herauskristallisiert?

Interview Questionnaire E8 - MA18- Fragenkatalog

Einstieg & Arbeitsfelder MA18

1. Zu Beginn: Fahren Sie selbst Rad in Wien?
2. Welche Aufgaben hat die MA18?
 - Welche Rolle spielt der Radverkehr in der Arbeit der MA18?
 - Was ist Ihre Rolle innerhalb der MA18?
3. In welchem Verhältnis steht die M18 zu anderen verkehrsrelevanten Magistratsabteilungen?
 - Gibt es eventuell Interessenkonflikte oder Kompetenzüberschneidungen, insbesondere bezüglich des Radverkehrs?

Radverkehr in Wien

4. Welche Aufgabe & Relevanz hat der Radverkehr Ihrer Meinung nach innerhalb des Mobilitätssystems der Stadt Wien?
5. Welche Ziele verfolgt die Stadt Wien bezüglich des Radverkehrs?
 - Inwiefern ist die MA18 an der Umsetzung dieser Ziele beteiligt?
6. Die Stadt Wien hält den Titel „Lebenswerteste Stadt der Welt“ – würden Sie sagen, dass der Mobilitätsbereich diesem Titel gerecht wird?
7. Wie würden Sie die aktuelle Situation von Radfahrenden in Wien allgemein beurteilen?
 - Was sehen Sie positiv am Radeln in Wien?
 - Was sehen Sie negativ und welche Verbesserungspotenziale gibt es für den Radverkehr?
8. Stellen Sie eine Veränderung innerhalb der letzten Jahre fest? Hat Radverkehr bzw. Nutzungsverhalten sich verändert, und reagiert die Stadt darauf?
9. Sehen Sie einen Konflikt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Nutzer:innengruppen in Wien?
10. Was wünschen Sie sich für den Radverkehr in Wien in den nächsten 10 Jahren?

Migrantinnen & Radfahren in Wien

11. Differenziert die Stadt Wien bei Planung und Förderung des Radverkehrs zwischen verschiedenen Nutzer:innengruppen?
 - Sind Frauen, Migranten oder Frauen Migrationshintergrund ein Thema in der Radverkehrsförderung und -Planung der Stadt Wien?
12. Gibt es spezielle Angebote von Seiten der Stadt Wien für unterschiedliche Radfahrer:innengruppen, insbesondere für Migrantinnen?
 - Gibt es Angebote von externen Organisationen für spezifische Gruppen?
13. Wie wird sichergestellt, dass Radfahren in Wien möglichst inklusiv und allen zugänglich ist?
14. Welchen Stellenwert hat der Radverkehr für Migrant:innen?
 - Erheben Sie Daten zur Mobilität dieser Bevölkerungsgruppen?
15. Würden sie sagen, dass Migrantinnen spezielle Gewohnheiten und Nutzungen in Bezug auf das Radfahren haben und dementsprechend auch spezielle Lösungen und Angebote fürs Radfahren benötigen?
16. Welche Potenziale sehen Sie darin, Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?

- Wo sehen Sie die Rolle von marginalisierten Gruppen innerhalb der Mobilitätswende? Können diese aus Sicht der Stadt Wien einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätssystems in Wien leisten?
17. Werden Migrantinnen in Wien zum Radfahren ermutigt?
 18. Zum Abschluss: Was könnte die Stadt Wien außerdem tun, um marginalisierten Gruppen (wie z.B. Migrantinnen) das Radfahren zu ermöglichen und das Mobilitätssystem insgesamt sozial-ökologisch nachhaltiger zu gestalten?

Interview Questionnaire E1 - ÖAMTC

Radfahren in Wien

1. Zu Beginn: Fahren Sie selbst Rad in Wien?
2. Wie würden Sie die aktuelle Situation von Radfahrenden in Wien allgemein beurteilen?
3. Ist im Mobilitätssystem der Stadt Wien im Allgemeinen und in Bezug auf Radfahren in Wien im Besonderen im Laufe der vergangenen Jahre eine Veränderung festzustellen?
4. Wie würden Sie das Verhältnis der Stadt Wien zum Radverkehr bewerten?
5. Radfahrende sind keine homogene Gruppe – ist diese (vermeintliche) Realität im Planungsalltag Wiens angekommen oder sind Sie der Meinung, dass bestimmte Gruppen besonders im Fokus offizieller Planungen und Kommunikation stehen?

Hintergrund der Radfahrkurse des ÖAMTC

6. Wie kamen die Fahrradkurse für Frauen des ÖAMTC zustande?
7. An wen richten sich die Fahrradkurse?
8. Welche Ziele verfolgt der ÖAMTC mit dem Angebot der Radfahrkurse?
9. Gibt es in Wien neben Ihrem noch vergleichbare Angebote?

Rolle und Wirkung der Radfahrkurse

10. Wer besucht die Radfahrkurse des ÖAMTC? Lassen sich bestimmte Nutzerinnengruppen festmachen oder Muster erkennen?
11. Besteht ein besonderer Bedarf an Radfahrkursen von Seiten von Frauen insbesondere mit Migrationshintergrund?
12. Welche Rolle spielt der ÖAMTC im Allgemeinen und das Angebot der Radfahrkurse im Speziellen bei der Transformation des Wiener Mobilitätssystems?
13. Welche Rolle spielt das Angebot der Radfahrkurse für die Integration von Frauen mit Migrationshintergrund?
14. Was ist Ihr Fazit nach zehn Jahren Fahrradkurse für Frauen?

Migrantinnen & Radfahren in Wien

Basierend auf Ihren Erfahrungen und Austausch mit Migrantinnen, die das Radfahren erlernen:

15. Sind Sie der Ansicht, dass in den Planungen und Förderungen des Radverkehrs durch die Stadt Wien auch weniger „sichtbare“ Gruppen wie Frauen mit Migrationshintergrund Beachtung finden?
16. Würden Sie der Aussage zustimmen, dass Frauen mit Migrationshintergrund in Wien allgemein zum Radfahren ermutigt werden? Was spricht dafür oder dagegen?
17. Würden sie sagen, dass Migrantinnen andere Gewohnheiten und Nutzungen in Bezug auf das Radfahren haben als die österreichische Mehrheitsgesellschaft, und dementsprechend auch andere Lösungen und Angebote fürs Radfahren bräuchten?
18. Welche Barrieren – neben fehlender Kenntnis des Radfahrens – gibt es Ihres Erachtens für Migrantinnen, die das Radfahren für diese Gruppe erschweren?
19. Was könnte noch getan werden, um Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
20. Welche Potenziale sehen Sie darin, Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen?
21. Wo sehen Sie die Rolle von marginalisierten Gruppen (wie z.B. Frauen mit Migrationshintergrund) innerhalb der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende? Kann diese Gruppe einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätssystems in Wien leisten?

22. Aus Ihrem Austausch mit den Teilnehmerinnen der Fahrradkurse: Haben sich im Laufe der Jahre Wünsche und Meinungen bezüglich des Radfahrens in Wien bei teilnehmenden Frauen mit Migrationshintergrund herauskristallisiert?

Appendix B - Transcription Guideline

The interviews were transcribed building on the suggestions made by Kuckartz and Rädiker (2019, p. 42). These are summarized below in the authors words and slightly adjusted if necessary:

1. Each speech contribution is transcribed as a separate paragraph. To increase readability, after the paragraph, a blank line is added.
2. Paragraphs for interviewer(s) or moderator(s) are introduced by the interviewer or interviewees last name.
3. Speech is transcribed verbatim, i.e., not phonetically or in summary form. Dialects are not transcribed but translated as accurately as possible into the standard form, e.g., standard English.
4. Language and punctuation are standardized slightly where necessary. The word order, definite and indefinite articles, etc. are retained even if they contain errors.
5. Clear, longer pauses are indicated by ellipsis points (...) / ... or, if very long, as (pauses).
6. Affirmative or agreeing utterances made by interviewers (mhm, aha, etc.) are not transcribed so long as they do not interrupt the flow of speech of the interviewee.
7. Short interjections made by the interviewer or the other person, such as “Yes” or “No,” are included in brackets in the speech without starting a new paragraph.
8. External interruptions or interferences are noted in double brackets stating the cause, e.g., (cell phone rings).
9. Vocal utterances made by both the interviewee and the interviewer are noted in simple brackets, e.g., (laughs), (groans), or similar.
10. Incomprehensible words and sections are identified by (unclear).

Appendix C – Interview Transcripts

In Appendix C, five example interview transcripts are added (E1, E2, E3, E8, I8). All other transcripts (raw text or with codes) are available on request.

Interview Transcript E1 ÖAMTC

3 **Attending:**

4

David Hees

5

E1a: Nasila Berangy (Spokeswoman for Cycle Lessons ÖAMTC)

6

E1b: Matthias Nagler (Spokesman for Traffic Policy at ÖAMTC)

7 **Transcript**

8 00:00:08 Hees

9 Soll ich einfach rein starten? Super genau also ganz kurz nochmal zum Hintergrund also die Forschungsfragen worauf ich hinaus will, ist, dass ich ein bisschen herausfinden möchte, welche Wahrnehmungen Frau mit Migrationshintergrund in Wien vom Radfahren haben vor allem bezogen auf Frauen, die bereits in Wien Radfahren aber auch natürlich von den Frauen, die noch nicht Radfahren, wo ich dann herausfinden möchte, woran das vielleicht liegen könnte oder was die Einstellung zum Radfahren generell ist und der zweite große Punkt ist ein bisschen wie das Radfahren vielleicht, indem man mehr auf diese Gruppen auch schaut, mehr Teil der Wiener Mobilität noch werden kann, um das insgesamt soziale, ökologisch gerechter zu gestalten? Das ist so ein bisschen ein bisschen die Grundlage, genau, und meine erste Frage wäre erstmal fahren Sie selbst Rad in Wien?

10 00:01:04 Berangy

11 Also ich ja.

12 00:01:07 Nagler

13 Ich nur selten. Also wenn nur aus beruflichen Gründen ja irgendwie grad sich anbietet aus irgendwelchen Gründen oder wenn bei uns konkret irgendeine Situation ansteht, ja genau aber sonst nicht.

14 00:01:15 Hees

15 Ja, ich frag das immer gerne so, einfach die Perspektive interessiert mich immer, genau und dann interessiert mich auch Ihre allgemeine - oder wenn Sie sprechen, sprechen Sie wahrscheinlich eher zu den ÖAMTC, also jetzt allgemein nicht für Sie als Person, wenn Sie das tun, können Sie auch gerne natürlich machen - die allgemeine Einschätzung erst mal, wie Sie das Radfahren in Allgemeinen beurteilen würden, also ganz unwertend, also was Ihnen in den Sinn kommt.

16 00:01:45 Nagler

17 Dann fange ich mal aus verkehrspolitischer Sicht an. Es ist so, wir haben halt beim ÖAMTC verschiedene Aufgabenbereiche, deswegen sind wir auch zu zweit anwesend. Meine Aufgabe ist eben die Verkehrspolitik in der Ostregion aus der Abteilung Rechtsdienste heraus. Und das ist natürlich anders Kapitel als jetzt die konkreten Serviceleistungen oder Angebote eben um das, die dieses Jahr unter anderem auch geht. Aus unserer verkehrspolitischen Sicht hat das Rad von ihnen durchaus noch Optimierungspotential. Wir setzen uns auch im Zuge unserer Verkehrskonzepte, aber auch anhand konkreter Projekte dafür ein, dass ausreichende Radfahranlagen beispielsweise in ausreichender Qualität entsprechend den technischen Richtlinien vorhanden sind, geschaffen werden und eben günstige Rahmenbedingungen geschaffen werden für all jene, die gerne auf das Fahrrad umsteigen würden oder das Verkehrsmittel wählen, damit Sie sicher und komfortabel und zügig vorankommen. Dass alles aber natürlich immer bedacht. Das betrifft aber alle Verkehrsträger, sag ich mal unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen. Also wir setzen uns jetzt nicht für Autofahrer alleine ein oder für Radfahrer alleine, sondern uns ist diese Interessensabwägung und dieser Ausgleich ein zentrales Anliegen. Unserer Programme beinhalten aber wie gesagt Lösungsvorschläge für alle diese Mobilitätsformen. Also auch öffentliche Verkehrsmittel zum Beispiel.

18 00:03:12 Hees

19 Ahja, ok. Genau dann daran anschließend vielleicht direkt, können Sie da eine Veränderung in den letzten Jahren in Bezug aufs Radfahren feststellen in Wien, also hat sich das Mobilitätssystem da schon irgendwie verändert in Richtung bessere Mobilität für alle, oder ist das eher konstant?

20 00:03:31 Nagler

21 Also Verbesserungen sind durchaus eingetreten, jetzt einmal sowohl was die Infrastruktur betrifft als auch die Angebote. Also Infrastruktur einerseits in der Form, dass das neue Radfahranlagen nach höheren, besseren Standards errichtet wurden. Also, wenn Sie sich anschauen, zum Beispiel die Wagramer Straße, das ist ein Beispiel für eine qualitativ hochwertige Radfahranlage, für einen Radweg, der baulich getrennt ist. Der istrichtlinienkonform, dort können Sie relativ ungehindert fahren. Genau dieselben Ampeln quasi wie der motorisierte Verkehr auf der Fahrbahn parallel dazu. Sie können dort sogar mit Lastenrädern fahren, beispielsweise, also das sind schon relativ hohe Standards und das findet man durchwegs zunehmend natürlich im gesamten Netz. Dann natürlich angebotsseitig, was jetzt zum Beispiel die Sharing Modelle betrifft, aber auch Service Dienstleistungen. Also siehe da zum Beispiel auch die ÖAMTC-eigenen Reparatur-Säulen im gesamten Radverkehrsnetz, die auch laufend dazu kommen. Wo wir auch hier jetzt mittlerweile einen Weg gefunden, die im öffentlichen Straßenraum zu installieren, das ist ja alles mit einer Genehmigung verbunden und nicht so einfach und wie gesagt, das gelingt uns zunehmend beziehungsweise wir bauen diese Angebote selbst zunehmend aus. Das macht sich unter anderem auch bemerkbar natürlich in einer Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, zumindest nachdem, den die Stadt Wien, die Wiener Linien erheben. Wie groß der Einfluss im gesamten Modal Split oder oder in absoluten Zahlen ist, ist natürlich immer recht schwer abzuschätzen, grundsätzlich aber auch in absoluten Zahlen erkennen wir durchaus auch eine Steigerung des Radverkehrs. Ich bin immer vorsichtig da mit Prozentangaben denn, so muss man sagen, bewegt sich der Radverkehr immer noch auf niedrigem Niveau, so dass natürlich jetzt eine absolute Zunahme (*pausiert*) im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern relativ überschaubar ist.

22 00:05:20 Hees

23 Ja, verstehe ich. Wie würden Sie das Verhältnis der Stadt Wien zum Radverkehr bewerten, so aus ÖAMTC Sicht also?

24 00:05:30 Nagler

25 Naja, schwierig. (*Hees lacht*) Es ist schwierig zu beantworten die Frage natürlich ja, weil im Endeffekt das, was politische Statements sind, ist nicht zwangsläufig das, was de facto dann in der Realität umgesetzt wird (*Hees: Ja klar*) beziehungsweise ist es bei jeder Politik üblich, dass vielleicht die eine oder andere Hidden Agenda gibt, die einfach natürlich nicht nach außen getragen wird. Also teilweise, jetzt sage ich mal gezwungenermaßen, weil gewisse Konflikte einfach bestehen. Interessenkonflikte, weil die auch zu lösen sind, also das, deswegen fällt es mir schwer, diese Frage

jetzt als Externer zu beantworten. Ich mein so rein, rein gefühlsmäßig würde ich sagen: Die Stadt Wien hat zumindest erkannt mittlerweile in den letzten 20 Jahren, vielleicht 20-30 Jahre, dass der Radverkehr Teil von einem Verkehrssystem ist. Ich glaube, dass das kann man wohl sagen. Das es eben diese Ansprüche und Interessen nicht so geringer Zahl gibt. Ob sie alle Bedürfnisse immer optimal erfüllt? Ich setze eine andere Frage.

26 00:06:37 Berangy

27 Ja, vielleicht nur ganz kurz, unsere Fahrradkurse für Frauen aus der ganzen Welt, die werden teilfinanziert von der Mobilitätsagentur der Stadt Wien. Also vielleicht einmal nur, ist nur ein kleiner Bereich, aber wir machen die Kurse nicht alleine, sondern mit der Mobilitätsagentur der Stadt hin.

28 00:06:51 Hees

29 Ah, gut zu wissen ja. Daran knüpft vielleicht auch direkt noch die zweite Frage an, ob es vielleicht, ob Sie sagen würden, dass bestimmte Gruppen vor allem im Fokus der Förderung stehen, oder ob die Förderung für den Radverkehr in Wien allgemein läuft eher, oder ob man dann gruppenspezifisch erkennen kann?

30 00:07:13 Nagler

31 Auch da muss man wieder differenzieren, denke ich, zwischen den Programmen beziehungsweise den Arten der Förderung. Wenn ich jetzt wieder rein verkehrspolitisch und, und technisch das betrachte, stehen im Fokus natürlich hauptsächlich die Alltagsradler, teilweise auch Freizeitradler. Das merkt man dann an bestimmten Radverbindungen geschaffen werden. Sie habens eh vollkommen richtig in Ihrem Fragenkatalog erfasst nämlich, dass die Radfahrenden an sich eine sehr heterogene Gruppe sind.

32 00:07:44 Hees

33 Darauf wollte ich auch hinaus.

34 00:07:44 Nagler

35 Das ist auch gleichzeitig das größte Problem der Radfahrenden, sag ich jetzt mal, weil ich ja weniger jetzt sage ich jetzt mal zwischen Geschlechtern differenzieren würde, sondern eher nach sag ich jetzt mal funktionellen Ansprüchen und Interessen. Sie haben ja natürlich die Sportler, Sie haben wie gesagt die Pendler natürlich dann die Freizeitradler, die Familien vielleicht, die Schulwege et cetera. Das ist aber auch ganz klar, dass man hier sich natürlich auf die größte Gruppe wohl fokussieren muss, und zwar natürlich die Alltagsradfahrer, die Alltags, Radfahrerin, die eben wirklich jetzt Teil von diesem generellen Modell Split sind und dafür wohl relevant sind. Also es muss auch immer klar sein, genau diese Heterogenität ist immer noch das größte Problem vom Radverkehr. Das haben Sie so bei keiner anderen Mobilitätsform in dieser dieser extremen Ausprägung. Nämlich die einen, die überhaupt keine Radfahranlage benutzen wollen und am liebsten im fließenden Verkehr zügig mitschwimmen wollen. (Hees: Ja) Und dann die, die überall am liebsten jedem einzelnen Straßen einen Radweg haben wollen, ja. Das ist jetzt einmal überspitzt gesagt wirklich das Extreme, oder vielleicht am liebsten überhaupt keine Autos haben wollen (Hees: lacht) ja. In dem sind sich wahrscheinlich viele einig. Wobei, auch darüber, selbst innerhalb der Radfahrer unterschiedliche Interessen sind, weil ja nicht jeder, auch nicht unsere Mitglieder, nur Autofahrer ist, oder nur Öffi-Nutzer, oder nur Radfahrer, sondern die meisten von uns sind eben multimodal unterwegs, und genauso sind es halt wohl auch viele, die in der Stadt gerne Radfahren, sie fahren aber genauso mit dem Auto ab und zu. Und ja, das Problem ist einfach, wir werden diese vielfältigen Interessen der Radfahrenden, nie optimal erfüllen können. Ja, das wir wirklich alle Gruppen ansprechen. Einfach deswegen, weil der Platz in der Stadt nicht reicht. Es gibt einfach unterschiedliche Interessen, das müssen wir in einer pluralistischen, demokratischen Gesellschaft auch zur Kenntnis nehmen und im Endeffekt immer irgendeinen Kompromiss wohl finden.

36 00:09:53 Hees

37 Ja, das stimmt. Genau, ich würde da mal zum nächsten Über-Thema gehen, und zwar zu dem Angebot von den Radkursen hier vom ÖAMTC. Erstmal so als allgemeine Frage: Wie kamen diese Kurse überhaupt zustande und wer war die Zielgruppe oder ist die Zielgruppe heute noch?

38 00:10:13 Berangy

39 Also wir haben halt einfach überlegt, wie wir die selbstständige Mobilität der Frauen fördern können. Es gab damals schon das Diversitätsmanagement, war damals ein Migrationsmanagement, also sehr fokussiert auf Menschen mit Einwanderungsgeschichte. Wir hatten unterschiedliche Programme von Kindersicherung im Auto und so weiter. Also da war der Fokus sehr auf dieses, auf das Thema Herkunft und geographische Herkunft gelegt. Und aus dem heraus war die Überlegung: Wie tun wir, welches Angebot könnten wir noch schaffen? Und dann war die Idee halt einfach, das Thema Radfahren einfach, weil ich damals schon wusste, dass es viele Frauen gibt aus den unterschiedlichsten Ländern, die in ihren Herkunftslandern oder ihren Geburtsländern das Radfahren - also nicht die Möglichkeit hatten, die das Radfahren zu erlernen im Sinne von: Manchmal gibt es die Infrastruktur dafür tatsächlich nicht. Es gibt diese Länder, wo auch Männer nicht Rad fahren. Wenn, dann vielleicht eher in kleineren Dörfern, wo das vielleicht noch möglich ist, aber nicht in der Großstadt, was lebensgefährlich wäre. Dann gibt es halt einfach Länder, wo Frauen aufgrund ihres Geschlechtes das Radfahren verpönt ist, nicht angesehen ist, was auch immer, und aus dem heraus und auf der einen Seite gesundheitsfördernd, auf der anderen Seite im Sinne der Integration, weil Sie müssen sich vorstellen, einen Fahrradkurs, wenn die Frauen zu uns kommen, noch nicht so lange in Österreich sind sie lernen gewisse Dinge, die halt in ihren Geburtsländern vielleicht nicht so relevant waren. Also das Thema, ich meinte jetzt wirklich wertfrei, das Thema Pünktlichkeit ist in manchen Ländern nicht so relevant wie bei uns (*Hees: Ja*), und im Kurs lernen sie aber, sie müssen um Punkt da sein, weil sonst fängt die Trainerin an und sie verpasst etwas, ja? Also das ist zum Beispiel ein Thema und viele, viele Frauen erzählen uns, jetzt hab ich hier so gut Fahrradfahren gelernt, jetzt möchte ich meine deutsche Sprache auch verbessern. Wobei wir, das muss ich schon noch sagen, die Erfahrung machen, dass unsere Zielgruppe sich von Jahr zu Jahr auch verändert, ja, also jetzt aktuell kann man halt sehr viele Frauen, die schon der deutschen Sprache wunderbar mächtig sind (*Hees: Okay*). Wir hatten früher Kurse, wo das Niveau auf A1 war, zum Beispiel. Aber das ändert sich von Jahr zu Jahr und wir können auch nicht immer sagen, zu uns kommen hauptsächlich Frauen aus dem und dem Land, auch das ändert sich Spannenderweise von Jahr zu Jahr.

40 Was wir beobachten, ist, dass auch immer mehr jüngere Frauen zu uns kommen. Frauen ohne Einwanderungsgeschichte - also ich weiß selbst, bei dem Kurs unten, da sind zwei Frauen dabei ohne Einwanderungsgeschichte, drei sogar. Eine reicht sogar aus Linz täglich an (*Alle lachen*). Wir haben eine Salzburgerin dabei, die sich hier bei ihrem Sohn aber einquartiert hat für 3 Wochen, damit sie unseren Kurs machen kann, weil das ein ähnliches Angebot in Salzburg nicht gibt. Also, das ist halt wirklich so eine Bandbreite von bis. Wir hatten früher tatsächlich auch Kurse, wo 100 Prozent Frauen aus Afghanistan da waren bei uns. Weil das halt einfach auch so eine Geschichte in Afghanistan ist, die Frauen, da gibt es diesen Traum, das Radfahren zu erlernen, selbstständiger Mobilität, und das wird verbunden mit Freiheit und dergleichen. Aber das ändert sich wirklich von Jahr zu Jahr. Heuer haben wir auch sicherlich Frauen aus Afghanistan da, aber nicht mehr so in diesem Ausmaß wie vor 4-5 Jahren. Wir sehen seit Jahren natürlich, Ukraine-Krieg sehen wir natürlich, Angriff Russlands auf die Ukraine sehen wir natürlich, dass auch vermehrt Frauen aus der Ukraine zu uns kommen. Aber die Zielgruppe ändert sich wirklich von Jahr zu Jahr.

41 Es ist ganz, ganz wichtig zu betonen, dass der Kurs für alle Frauen ist, Frauen aus der ganzen Welt. Es gab einen Artikel, wo stand „wo Migrantinnen das Fahrradfahren lernen“. Nein, das ist nicht unser Kurs, so dass ist definitiv das, was wir nicht wollen, weil dann trauen sich Österreicherinnen ohne Einwanderungsgeschichte nicht zu uns zu kommen. Wir bekommen da manchmal ganz vorsichtige Anfragen „durf ich denn auch?“ - ja, natürlich für alle Frauen aus der ganzen Welt.

42 00:14:18 Hees

43 Ja, spannend, da hatten Sie eben ganz am Anfang schon ein bisschen darauf eingegangen, da schließt sich die Frage an, welche Ziele Sie damit verfolgen, mit den Kursen?

44 00:14:30 Berangy

45 Die selbstständige Mobilität. Also wir erleben einfach, dass die Frauen immer wieder auch zu uns sagen „na ja, jetzt kann ich meinen Weg von A nach b selbst für mich erledigen, bin nicht mehr angewiesen auf die und die Person, dass ich dorthin gefahren werde“ zum Beispiel. Und ich denke, es ist wirklich auch so ein - ich mag diesen Begriff Integration mittlerweile nicht mehr. Ich finde auch wirklich den Begriff Inklusion einfach schöner, weil es ja um mehr geht, als hier nur integriert zu werden und wo soll ich denn integriert werden? Was meint man denn auch damit? Da ist der Begriff Inklusion einfach passender und die Frauen haben Zeit, um hier anzukommen. Aber wie gesagt, das Ziel, das wir, 2014 haben wir glaube ich begonnen, das Ziel hat sich ja auch geändert. Ja, also weil die Frauen verändern sich ja auch. Unser Ziel ist einfach die selbstständige Mobilität. Das ist das, was geblieben ist. Als wir begonnen haben, war das schon auch ein Stück weit wir leisten unseren Beitrag als ÖAMTC - Österreichs größter Verein. Wir leisten unseren Beitrag im Sinne der Gesellschaft zum Thema Integration Inklusion. Aber wie gesagt, das ist jetzt irgendwie.

46 00:15:41 Nagler

47 Wenn man da noch ganz allgemein ergänzen darf, also ich glaube genau diese selbstständige Mobilität, das ist eben auch eines unserer Grundsätze als ÖAMTC. Egal jetzt, ob Frau Mann, was auch immer, ja. Egal welcher Herkunft, sondern dass eben unserer Mitglieder die Möglichkeit haben, eben Mobilität nach ihren Vorstellungen auszuüben, egal, mit welchem Verkehrsmittel, egal, unter welchen Rahmenbedingungen.

48 00:16:04 Berangy

49 Das ist einfach unsere Ur-Aufgabe und mir ist auch wichtig zu betonen, ja, wenn sich Männer bei uns melden, wir schauen immer, dass man die Männer auch irgendwo unterbringen können, ja? Jetzt aktuell in dem Kurs war ein Mann dabei da die Trainerin dann einfach alle Frauen gefragt ist das für dich - für euch - in Ordnung? Und ja, war es und jetzt ist auch in dem Kurs einen Mann dabei, ja. Aber grundsätzlich, wie gesagt, es meldet sich eben pro Jahr vielleicht ein Mann, wenn überhaupt. Wir haben schon ein paar Mal probiert auch dein die Zielgruppen hineinzugehen. Was wir erlebt haben war ich glaube, das war 2015, da gab es großen Bedarf an so perfektions-Fahrten. Sozusagen junge Männer, die Radfahren konnten, aber da ging es um das Thema StVO, ja. Also Straßenverkehrsordnung, da bis in einen Einblick zu bekommen. Da hatten wir von vielen Gemeinden von den Bürgermeistern und dergleichen die Anfragen „können ihr da mal was machen mit unseren Jugendlichen?“, und da hatten wir auch ganz, ganz viele Workshops eine Zeit lang.

50 00:17:08 Hees

51 Darf ich da kurz einhaken? Würden Sie sagen, dass so wenig Männer sich melden liegt daran, dass die Männer schon Rad fahren können oder liegt es daran, dass aus anderen Gründen das nicht erlernen wollen?

52 00:17:21 Berangy

53 Also ich kann meine Vermutungen dazu äußern. Wir haben das wissenschaftlich nie versucht zu erheben. Ich weiß es tatsächlich nicht, ja, es kann sein, dass sich diese Info bis zu den Männern nicht herumspricht. Das kann mal ein Grund sein. Es kann sein, dass die Männer eben Radfahren können. Es kann aber auch sein, dass Männer sich vielleicht schwerer tun zu sagen OK, ich gehe jetzt in einen Kurs, wo Radfahren etwas so Selbstverständliches ist und ich muss da jetzt von mir preisgeben, dass ich nicht Radfahren kann. Also es kann wirklich von bis sein. Ich hab mich wissenschaftlich nie damit auseinandergesetzt. Es sind Vermutungen und wahrscheinlich jetzt auch wenig seriös (*lacht*), aber das sind Vermutungen, wissen tun wir es.

- 54 00:18:03 Nagler
-
- 55 Glaubst du, es könnte auch daran liegen, dass sich die Angebote natürlich jetzt einmal primär an Frauen richten, wenn jetzt unabhängig von unseren E Bike Kursen zum Beispiel. Ich weiß, nicht wie die Verhältnisse sind?
-
- 56 00:18:14 Berangy
-
- 57 Müsste man sich anschauen, da habe ich so nicht den Einblick, aber wir schreiben in jeder Presseaussendung dazu, interessierte Männer genauso gerne melden. Wir bemühen uns auch Männer unterzubringen, ja, also.
-
- 58 00:18:26 Nagler
-
- 59 Man müsste jetzt schauen, wie es in der Fahrtechnik ist, und da haben wir auch viele Frauen, zum Beispiel, die diese Kurse in Anspruch nehmen jetzt, ja? Das ist halt wirklich jetzt geschlechtsunabhängig auch fokussiert und ja.
-
- 60 00:18:35 Berangy
-
- 61 Ja, ja immer Auto fahren ist auch nochmal was anderes als das Radfahren.
-
- 62 00:18:40 Nagler
-
- 63 Ja.
-
- 64 00:18:42 Hees
-
- 65 Also, da hab ich das schon rausgehört, ein bisschen die Antwort auf eine der nächsten Fragen, also könnte man sagen, dass ein besonderer Bedarf an diesen Radverkehr von Seiten, insbesondere von Frauen mit Migrationshintergrund in Wien besteht?
-
- 66 00:18:56 Berangy
-
- 67 Ja, wobei wie gesagt, die Zielgruppe verändert sich. Also wie gesagt jetzt, wenn, das sind 10 Frauen, 3 von ihnen haben keine Einwanderungsgeschichte also 30% (*Hees: ja stimmt*), ist jetzt auch nicht wenig. Also die Nachfrage verändert sich und wir versuchen, der Nachfrage immer nachzugehen und den Kurs anzupassen.
-
- 68 00:19:19 Hees
-
- 69 Also man könnte sagen, dass da sich auch Muster erkennen lassen, bezogen auf wer die Radverkehr jetzt besucht? Je nachdem, ob, Sie meinten, das auch vielleicht Menschen aus der Ukraine mehr kommen. Das ist vielleicht auch ein bisschen daran gekoppelt, vielleicht etwas?
-
- 70 00:19:35 Berangy
-
- 71 Ja und nein, ja, jetzt sind natürlich mehr Menschen aus der Ukraine in Österreich als vor 3 Jahren, als vor 5 Jahren. Und im Sinne des hier Ankommens hilft natürlich so einen Kurs. Aber wir sehen auch, dass sind halt auch Frauen da, die hier geboren sind, die keine Einwanderungsgeschichte haben. Frauen, die seit 10 Jahren in Österreich sind, also wirklich eine Bandbreite von bis und ich könnte Ihnen jetzt auch nicht sagen aus welchem Land kommen die meisten Frauen? Weil

es auch hier einen von bis ist. Wir hatten auch Spanien, Italien, Portugal, Sudan, aus dem Irak, Iran, Türkei, Ex-Jugoslawien, also wirklich die Bandbreite. Sämtliche Länder der Welt und das passt auch ganz gut zum Namen des.

72 00:20:20 Hees

73 Das stimmt (*lacht*). Genau, vielleicht daran angeschlossen: Welche Rolle spielt das Angebot der Radfahrkurse dann für die - ich hatte Integration geschrieben, aber Inklusion passt natürlich auch gut - von Frauen mit Migrationshintergrund aus Ihrer Perspektive?

74 00:20:40 Berangy

75 Also je nachdem, welche Frau jetzt an diesem Kurs teilnimmt? Wenn sie jetzt noch nicht so lange da ist, ist es halt natürlich auch immer sehr schön. Sie lernt dann gleich 10 mindestens 10 andere Frauen. Sie lernt die Trainerin kennen. Ich weiß von den Trainerinnen, die erzähl mir das auch immer wieder, dass Frauen zu ihnen sagen, zu unseren Trainerinnen „du bist so taff du, du stemmst dein Leben alleine, du stehst auf deinen eigenen Beinen, das ist das, wo ich hin möchte“. Und gleichzeitig gibt es Frauen, die genauso taff sind und die genauso auf ihren eigenen Beinen stehen. Da hat das jetzt nicht zu dieser Relevanz. Also es kommt einfach darauf an welche Frau nimmt gerade an diesem Kurs teil? Auch da wieder eine Bandbreite, also das sind jetzt keine homogenen Frauen, die da an diesem Kurs teilnehmen, sondern wirklich sehr, sehr heterogen.

76 00:21:29 Hees

77 Ja, genau, dann vielleicht noch ein bisschen allgemeiner gesprochen: Welche, oder ein bisschen mehr zurückgehen ins Allgemeine, also welche Rolle spielt der ÖAMTC im Allgemeinen und vor allem das Radfahr-Angebot des ÖAMTCs im Besonderen für die Transformation des Mobilitätssystems in Wien?

78 00:21:50 Nagler

79 Also auch da haben wir natürlich verschiedene Schienen, also einerseits eben die, die echte verkehrspolitische verkehrstechnische Komponente. Ich habe es vorhin schon erwähnt, wir haben zum Beispiel das Verkehrskonzept „gemeinsam mehr bewegen, Ideen mit Plan für die Wiener Verkehrspolitik“, wo wir einfach im Sinne unserer Mitglieder Vorschläge bringen, auf einer übergeordneten Ebene, wie Verkehr in Wien organisiert werden kann, eben unter Berücksichtigung aller verschiedenen Verkehrsträger. Und da haben wir auch konkret, wenn es um Radfahren geht, Vorschläge über bestimmte Korridore. Die zu behandeln sind auch deswegen, weil sie für den Pendlerverkehr von besonderer Bedeutung sind, eben auch mit der Verknüpfung von Wien und dem Umland-Bereich. Einfach deswegen, weil auch Entfernungen, würde ich sagen jetzt mal 20 Kilometer vor allem mit einem E-Bike, beispielsweise relativ bequem zurückgelegt werden können.

80 Das ist einmal ein Punkt, dann haben wir auch konkrete Vorschläge, immer wieder zu bestimmten Umgestaltungsmaßnahmen. Entweder, weil die Stadt irgendein Projekt hat und wird da die Pläne, sag ich mal zu, Gesicht bekommen und dann in der Fachkommission auch entsprechend darüber abstimmen, beziehungsweise weil wir auch eigene Vorschläge einbringen. Wenn Sie sich hier zum Beispiel anschauen das Projekt Rennweg. (*Unverständlich*) haben wir gesagt „Platz für alle am Rennweg“, genau so heißt das Projekt, wo wir auf einer der wichtigsten Hauptrouten in Wien eben gezeigt haben, wie ein baulich getrennter Zwei-Richtungsradweg errichtet werden kann und trotzdem die Interessen aller übrigen Mobilitätsformen gewahrt bleiben können. Also wir haben hier auch konkrete Vorstellungen bzw. konkrete Planungen sogar in Form eines Gestaltungsplans, wie man das umsetzen kann und diese Forderungen sind ein Teil unserer Verkehrspolitik.

81 Dann haben wir natürlich auch Dienstleistungen. Einerseits natürlich die Radfahrkurse, dann natürlich diese E-Bike-Kurse etwa. Wir haben unseren Mobilitätspark eben draußen, der natürlich auch dazu dient, für die Radverkehr der

Polizei, also die Radfahrausweise, der aber auch frei benutzt werden kann von jedem, der am Wochenende herkommt und dort üben will spielen will, was auch immer

82 Wir haben natürlich auch eine Mitgliedschaft für Radfahrer beziehungsweise selbst wenn Sie die Auto-Mitgliedschaft haben, sind Dienstleistungen für Sie als Radfahrer genauso abgedeckt, wenn Sie kein Auto haben, keinen Motorrad haben, können Sie auch eine günstigere Fahrt Mitgliedschaft abschließen. Da haben Sie genau dieselben Leistungen im Prinzip wie jedes andere Mitglied. Nur natürlich, dass Sie dann keinen Ersatz-PKW zum Beispiel kriegen sind eine Panne haben. Aber Sie werden genauso abgeschleppt. Sie kriegen genauso Pannenhilfe, Sie haben genauso wie den Zugang zu diversen Versicherungsleistungen. Sie haben die kostenlose Rechtsberatung. Alle unsere anderen Vorteile ebenfalls.

83 00:24:48 Berangy

84 Und für Kinder haben wir, glaube ich, gerade Fahrradkurse ins Leben gerufen.

85 00:24:53 Nagler

86 Genau stimmt ja, das ist nämlich schon auf einer niedrigeren Ebene als dann die Kurse für die Radfahrprüfung. Glaub schon im Kindergarten (*Berangy: Glaube auch, ja*), auf dieser Ebene haben wir bereits auch Mobilitätsprogramme laufen.

87 00:25:02 Hees

88 Okay. Sehr spannend. So jetzt abschließende Frage nochmal in Bezug auf die Fahrrad Kurse, was ist da Ihr Fazit jetzt nach 10 Jahren also, wenn Sie sagen, es war ein Erfolg?

89 00:25:20 Berangy

90 Also nachdem die Kurse immer binnen weniger Stunden ausgebucht sind, ja, definitiv und wir haben im ersten Jahr haben wir einmal einen Kurs angeboten und dann wollen wir mal schauen wie wird das Angebot angenommen? Wir haben im selben Jahr noch beschlossen, wir bieten einen zweiten Kurs an und wir haben jährlich die Anzahl der Kurse erhöhen müssen, weil die Nachfrage einfach zu groß ist. Und aktuell, ja, also wir haben jetzt glaube ich, bis Ende der Saison bis Ende Oktober nur mehr ganz, ganz wenige freie Plätze also. Wir ja, die laufen sehr gut und wir sind zufrieden.

91 00:25:54 Hees

92 Ja super, ich würde jetzt vielleicht noch ein bisschen mehr auf allgemein das Thema Migrantinnen und Radfahren in Wien eingehen und dann nochmal ein bisschen auf Ihre Erfahrungen und auf Ihren Austausch, vielleicht auch mit Teilnehmerinnen der Kurse fragen. Dazu vielleicht erstmal die erste Frage: Sind Sie der Ansicht, dass in den Planungen beziehungsweise Förderungen des Radverkehrs durch die Stadt Wien auch weniger sichtbare Gruppen wie zum Beispiel diese Frauen mit Migrationshintergrund auch Beachtung finden oder würden Sie eher sagen, da gibt es kein spezielles?

93 00:26:30 Nagler

94 Einmal genau fangen wir mit der Planung an: Ich glaube nicht, dass das speziell betrachtet wird. Das bedeutet aber nicht, dass nicht die die Planungen sie mitberücksichtigen. Also, sprich, sie profitieren genauso davon, ja und gerade wenn es eben darum geht, zum Beispiel wirklich baulich getrennte Radfahranlagen zu schaffen oder überhaupt eine Qualität im Radverkehrsnetz herzustellen, das kommt fast allen Radfahrer Gruppen zugute. Ja, natürlich weniger jetzt denjenigen. Natürlich weniger jetzt denjenigen, wie gesagt, keine Ahnung, zum Beispiel diverse Boten-Fahrer etc., Leute, die besonders gern sportlich und etwas zügiger fahren, denen natürlich nicht. Nur wie gesagt das, das wird man nicht lösen

können, ja, das wird man genauso auch bei den Autofahrern nicht lösen können. Ja. Es nutzt nichts (*lacht*). Also na ja, sicher, ja aber wie gesagt, die können genauso von diesen Angeboten profitieren. Ja, was jetzt Förderung betrifft, glaube ich, wird schon eher spezifisch auf bestimmte Gruppen abgezielt. Eben was Informationsangebote betrifft, was eben solche Kurse, die Förderung von Kursen betrifft.

95 00:27:46 Berangy

96 Haben Sie einen bestimmten Hintergrund der Frage, oder hätten Sie da Vorschläge, was man da anders noch machen könnte, sollte?

97 00:27:58 Hees

98 Ja, ich hatte mich zum Beispiel gefragt, ob da vielleicht auch irgendwie Erhebungen in die Richtung gemacht werden, aber das sind Sie wahrscheinlich nicht der richtige Ansprechpartner.

99 00:28:03 Nagler

100 Das wissen wir nicht.

101 00:28:07 Berangy

102 Es kann sein, dass das Institut für höhere Studien da mal was gemacht haben. Ich weiß aber nichts.

103 00:28:13 Nagler

104 Es kann schon sein, dass die Mobilitäts Agentur oder so irgendwelche Studien in Auftrag gegeben haben.

105 00:28:18 Hees

106 Okay.

107 00:28:19 Berangy

108 Da können Sie sich an die Mobilitätsagentur wenden, die Susanne Reichert ist ein guter Kontakt.

109 00:28:24 Hees

110 Dann frage ich mal nach, Dankeschön. Genau, dann wäre vielleicht Frage, die vielleicht auch ein bisschen in die Richtung geht, ob Frauen mit Migrationshintergrund in Wien Allgemeinen Ihrer Meinung nach zum Radfahren ermutigt werden. Und was würde dafür oder dagegen sprechen, also vielleicht auch aus Gesprächen, die vielleicht mit Teilnehmenden oder so geführt haben?

111 00:28:48 Berangy

112 Schwierig ja, für mich auch schwierig die Frage zu beantworten, also ich weiß, dass die MA 17 Magistratsabteilung für Integration und Diversität Angelegenheiten, hieß sie mal. Ob sie noch immer heißt, können Sie nachschauen. Ich weiß, dass sie für neu zugewanderte Menschen Kurse anbietet und das ein Modul war immer auch Mobilität, ja, also es kann sein, dass dort in diesem Rahmen das besprochen wird, aber ob es der Fall ist, keine Ahnung.

113 00:29:19 Hees

114 Ja, ja, super, spannend.

115 00:29:21 Nagler

116 Ich muss das vielleicht noch einer höheren Ebene beantworten. Die Überlegung ist zwar einerseits, dass es wichtig ist, dass eben Angebote geschaffen werden, meiner Meinung nach, aber ich glaube, es muss nicht zwangsläufig Aufgabe der Stadt sein, Menschen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel hin her zu zwingen. Also ich glaube, da muss man unterscheiden ja. Das mag vielleicht das eine oder andere politische Ziel sein, von manchen Akteuren aber ich persönlich beziehungsweise also ich als ÖAMTC Verkehrspolitiker erachte es nicht als die Aufgabe, ja. Es ist viel wichtiger, dass Angebote geschaffen werden. Und man muss auch dazu sagen, Wien muss auch keine Radfahrer statt werden. Das ist, das verlangt ja niemand, zumindest von uns niemand. Wien hat ein ausgezeichnetes öffentliches Verkehrsnetz, das weltweit einzigartig ist und trotz jetzt mit langen Intervallen zum Beispiel, aber auch das ist immer noch im Vergleich zu anderen Städten ein Optimum (*Hees: durchaus*), das darf man nicht vergessen bei dem Ganzen.

117 Das spiegelt sich auch seit Jahren im Modell Split wieder. Wir hatten teilweise eine geringeren Anteil der PKW-Nutzung als zum Beispiel in Amsterdam oder Kopenhagen. Ja, das sind Städte, die immer als Vorreiterstädte genannt werden, weil dort der Radverkehr so hoch ist. Aber das ist einfach nicht miteinander vergleichbar, einfach deswegen, weil wir ein anderes Struktur hat, weil Wien größer ist, weil Wien eben ein wirklich viel deutlich besseres öffentliches Verkehrsnetz hat, weil die Topographie anders ist. Die Witterung beziehungsweise klimatische Bedingungen anders sind. Ja, wie gesagt, jetzt muss man sich die Frage stellen was soll denn das Ziel sein? Und ich glaube, das Ziel wird wahrscheinlich sein, dass natürlich jeder das Verkehrsmittel wählen kann, dass er sich wünscht, mit möglichst wenig Auswirkungen auf Umwelt, Verkehrsablauf etcetera. Und das Fahrrad ist genauso ein individuelles Verkehrsmittel wie das, wie das Auto im Endeffekt, das eben dem einzelnen individuelle Mobilität sicherstellt, aber die größte Leistungsfähigkeit in einer Stadt und vor allem je größer die Stadt ist, haben eben die öfflichen Verkehrsmittel ja.

118 00:31:21 Berangy

119 Und die Auswirkungen, dass die Frauen zu uns kommen am Ende des Kurses ist schon auch so etwas, wenn Sie sich vorstellen, wenn Sie selbst im Erwachsenenalter etwas gelernt haben und es am Ende des Kurses gut können, dann sind Sie mega stolz auf sich. Und das ist halt so eine Auswirkung von diesem Kurs ja, dass man sich danach einfach noch mehr zutraut als davor zum Beispiel.

120 00:31:48 Hees

121 Genau ich, ich weiß nicht, ob Sie die Frage gut beantworten können, aber vielleicht haben Sie da ja auch Erfahrungen gemacht im Rahmen der Kurse. Und zwar hatte ich mich gefragt, ob die Frau mit Migrationshintergrund, oder generell Migranten und Migrantinnen, vielleicht andere Gewohnheiten und Nutzungsverhalten bezüglich des Radfahrens haben als die österreichische „Mehrheitsgesellschaft“ nenne ich jetzt mal Anführungszeichen und ob dementsprechend vielleicht auch andere Lösungen und Angebote für diese Personengruppen nötig wären? Das ist natürlich auch ein bisschen pauschalisiert.

122 00:32:24 Berangy

123 Es ist sehr pauschalisiert, wollte ich gerade sagen. Also ich, ich tue mich immer schwer: „Die Migrantinnen“ - Wer sind die Migrantinnen? Meinen wir die erste Generation, die zweite Generation, und warum gibt es überhaupt, warum reden wir über das von einer dritten Generation? Natürlich tue ich mir bei solchen Fragen grundsätzlich immer schwer? Ich denke, dass die soziale Herkunft manchmal mehr auf Unterschiede hinweist als jetzt einmal die geographische Herkunft. Insofern tue ich mich mit der Frage ein bisschen schwer.

124 00:32:54 Nagler

125 Mensch vielleicht ein Aspekt in dem Zusammenhang: Erstens muss man sich überlegen wie verhält sich denn die Österreicher Mehrheitsgesellschaft, wie Sie es angesprochen haben? Ja, die ist ja auch durchaus heterogen und auch da können wir nicht erkennen, dass jetzt alle Leute mit dem Fahrrad fahren wollen, können, was auch immer, ja. Es ist rein österreichweit schon ein Thema. Nicht einmal in Wien, ja. Wenn Sie sich überlegen, es haben 60% der Haushalte ein Auto. Jetzt muss man sich überlegen, was sind die Gründe der anderen 40%, warum sie keines haben? Entweder weil sie es nicht wollen, weil sie es nicht brauchen oder weil sie es nicht können. Ja, aus welchen Gründen auch immer. Also das allein ist ja schon eigentlich ein großer Unterschied. Und ich glaube nicht, dass jetzt der Großteil der Österreicher so viel Wert auf Radfahren im Alltag legt, zumindest was jetzt die wirklich alltäglichen Wege betrifft, ja. Vielleicht Freizeitverkehr. Es ist durchaus wichtig, dass das gab und dass man das kann, aber ich glaube, es ist von einem geringen Anteil jetzt wirklich das Ziel, dass jetzt alle Rad fahren müssen zum Beispiel auf jeden ihrer Wege.

126 Ein Punkt aber noch jetzt wirklich darum geht, um Kulturen beziehungsweise Hintergründe. Ich glaube, ein wesentlicher Punkt, aber egal, jetzt vom was jetzt die Verkehrsmittel betrifft, das ist die Verkehrskultur in unterschiedlichen Ländern. Ja, die haben wir auch innerhalb Europas zum Beispiel. Sie haben einfach ein anderes Verhalten im Verkehr, andere Wertvorstellungen, zum Teil die vielleicht, wenn man aus einem anderen Land kommt, aus einer anderen Kultur kommt nicht ganz einfach zu verstehen sind. Was aber auch wichtig ist gleichzeitig, ja. Allein schon also zum Beispiel, Österreich hat eine sehr starke oder sehr, sehr intensive und qualitativ hochwertige Ausbildung von Verkehrsteilnehmern generell. Also sowohl eigentlich natürlich den Führerschein einerseits, andererseits aber auch Verkehrserziehung in Schulen beispielsweise. Wenn Sie sich anschauen, zum Beispiel jetzt ein Land wie die USA, das ist ein ganz anderes Niveau. Das merken Sie auch, was Verkehrssicherheits-Zahlen etc. betrifft. Und wie gesagt, selbst wenn man aus einem Land kommt, dass diese Kultur so nicht hat, dass dieses Bewusstsein so nicht hat, tut man sich möglicherweise hier etwas schwer. Und das muss man betonen, es ist aber auch durchaus ein Ziel unserer Gesellschaft, eine Wertvorstellung, dass wir eben ein hohes Maß an Verkehrssicherheit haben. Dazu gehört eben auch die Regelkenntnis, der Umgang mit dem Fahrzeug und auch die die Einhaltung dieser Regeln, ja? Und ich glaube, das muss man auch Leuten beibringen, die das eben nicht gewohnt sind und auch vielleicht diese Wertvorstellungen so nicht mitbringen. Und wie gesagt unabhängig, ob das jetzt innerhalb von Europa ist was anderes, wenn Sie in Italien unterwegs sind im Verkehr. Es ist in Österreich auch ein Unterschied, ob Sie in Österreich unterwegs sind, oder in Deutschland beispielsweise. Das sind ganz andere Verständnisse im Endeffekt. Und ich glaube das Leuten, die nach Österreich einwandern oder aus welchem Grund auch immer herkommen, dass mitzugeben, ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Punkt, ja.

127 00:36:02 Hees

128 Welche Barrieren gibt es denn bezüglich des Radfahrens in der Gruppe, die jetzt an Ihren Kursen teilnimmt oder auf die sich die Kurse ausrichten, jetzt neben der fehlenden Kenntnis vielleicht auch noch, dass man überhaupt Radfahren gar nicht kann?

129 00:36:18 Bderangy

130 Also ich glaube, so eine Barriere, um an einem Kurs teilzunehmen, ist manchmal so das Thema: Ich habe ein Kind, wer passt in der Zeit auf mein Kind auf? Also, das ist vielleicht eine Barriere für manche Frauen. Wenn Sie auf die Barriere Sprachkenntnisse hinauswollen, dann sehe ich die Barriere bei uns im Kurs nicht. Weil da sagen auch immer unsere Trainerinnen, selbst wenn da wirklich wenig Sprachkenntnisse vorhanden sind: Es geht viel darum, Dinge vorzuzeigen und die Frauen schauen zu und tun dann, learning by doing sozusagen. Und insofern die Barriere gibt es zum Beispiel nicht. Aber eine Barriere ist tatsächlich mangelnde (*Pause*) Was tue ich mit dem Kind in der Zeit, wo ich hier beim Fahrradkurs bin. Aber deswegen haben wir auch Abendkurse, dann kann halt der Mann oder die, wenn ältere Geschwister gibt, Eltern, Großeltern, Geschwister weiß auch immer, dass die dann auf das Kind aufpassen können.

131 00:37:13 Hees

132 Ja, ein bisschen allgemeiner gesprochen Barrieren bezüglich des Radfahrens allgemein, abgesehen von fehlender Kenntnis?

133 00:37:24 Berangy

134 Ich sehe eine Barriere, nämlich manchmal die finanzielle nach dem Kurs, sich auch ein Fahrrad leisten zu können. Fahrräder sind tatsächlich gar nicht so günstig. Wir versuchen, die Kooperation mit der Stadt Wien mit den Fahrrädern, also wir zeigen immer im Rahmen unserer Ausfahrten und nach jedem Kurs gibt es 3 Ausfahrten, und im Rahmen verlassen wir diesen geschützten Raum sozusagen, und dann zeigen wir ihnen mal das System, das Sharing Angebot der Stadt Wien und sagen den Frauen und einer Stunde kostenlos und so weiter. Und auch danach ist es ja in Wahrheit recht günstig sich ein Fahrrad in Wien auszuborgen. Also, das versuchen wir so zu kompensieren. Aber das sehe ich tatsächlich als eine Barriere, nämlich so aus dem finanziellen heraus sich ein eigenes Fahrrad dann leisten zu können.

135 00:38:14 Hees

136 Und was könnte noch getan werden, um das Radfahren dann vielleicht noch attraktiver, oder möglicher zu machen langfristig?

137 00:38:27 Nagler

138 Das ist jetzt auch wieder spezifisch auf diese Gruppen bezogen?

139 00:38:29 Hees

140 Genau.

141 00:38:34 Nagler

142 (*Überlegt*)

143 00:38:34 Berangy

144 Also nachdem die Nachfrage bei uns so groß ist, bin ich froh, wenn es jetzt nicht noch attraktiver wird (*alle lachen*). Spaß beiseite.

145 00:38:43 Nagler

146 Vielleicht kann da eine Aussage sein zumindest, dass diese Ressourcen zur Verfügung gestellt werden sollten. Jetzt einfach den Zugang zu ermöglichen von all denjenigen, die das wollen? Das glaube ich kann jetzt auf diese spezielle Zielgruppe hin sein.

147 00:38:55 Berangy

148 Also in der Saison, wir haben jetzt 15 Kurse und die sind wirklich super gut ausgebucht. Wir haben im Sommer geübtes, wie nennen wir es (*überlegt*). Also Frauen, die Fahrrad fahren können, weil das ist nochmal eine andere Zielgruppe. Es gibt viele Frauen, die Radfahren können, sich aber auf der Straße nicht trauen. Also egal, wo sie auch herkommen. Und da bieten wir, dieses Jahr wollen wir das Ausprobieren, immer montags, den ganzen Juli und August, dass die Frauen einfach bei uns vorbeikommen und dann ein geübtes Trainieren oder irgendwie so nennen wir es und da können die

Frauen dann uns kommen und wir begleiten sie so dass sie dann halt eben Straßen-fix sozusagen gemacht werden und sich alleine auf der Straße trauen, Rad zu fahren.

149 00:39:42 Hees

150 Ja, spannend. Wir oder Sie hatten jetzt schon ein bisschen über die individuellen Vorteile gesprochen, die die Kursteilnehmerinnen dadurch erhalten, dass sie das Radfahren erlernen. Und mir geht es natürlich auch ein bisschen um die gesellschaftliche oder gesamt-systemischen Vorteile und ich hatte mich da gefragt, wo Sie die Rolle von diesen Gruppen innerhalb des Verkehrssystems vielleicht auch sehen, zu einer Transformation des Mobilitätssystems beizutragen, Richtung mehr soziale, ökologische, Nachhaltigkeit?

151 00:40:13 Nagler

152 Also grundsätzlich würde ich jetzt mal sagen, es ist nicht Aufgabe der Straßenbenutzer, das Mobilitätssystem zu transformieren, und das ist jetzt einmal die ganz nüchterne Perspektive. Das ist Aufgabe der Politik. Entscheidungsträger, Behörden, die die dafür verantwortlich sind, zu gestalten. Wenn ich jetzt hingehe auf die Auswirkungen, die die Wahl des Verkehrsmittels hat. Das ist, wenn der einzige Punkt, wo ich sage, OK dann spielt das eine Rolle. Nämlich natürlich dann, dass Menschen in der Lage sind, ihre Wege eben, ich sag mal klimafreundlich, zurückzulegen. Du hast ressourcenschonend bis zum gewissen Grad, ja? Ich sage nicht, dass überhaupt keine Ressourcen in Anspruch genommen werden, denn Sie haben genauso den Aufwand, Radfahranlagen zum Beispiel zu errichten. Beziehungsweise es geht auch in andere Richtung natürlich, dass das System in einer Weise in Anspruch genommen wird, ist einfach zu Fuß gehen, ja. Aber das ist meines Erachtens auch der Hauptaspekt ja, dass eben ein Teil von den wegen, die man zurücklegt, auf eine andere Weise quasi zurückgelegt werden können. Ich glaube, das ist da der wesentliche Punkt und eben zumindest Infrastruktur vielleicht nicht zwangsläufig in Anspruch genommen werden muss, die auf andere Weise bereitgestellt wird zum Beispiel der öffentliche Verkehr. Oder man nicht mit dem Auto fahren muss? Deswegen ja, aber ich glaube jetzt nicht das große, dass jetzt der große Aufhänger ist, das Weltklima zu beeinflussen und zu retten, muss ich ganz ehrlich sagen.

153 00:41:48 Hees

154 Ne genau, ich hatte noch vielleicht eine Frage, die auch noch daran anschließend das was ich davor schon angesprochen hab ob sich da im Laufe der Jahre diese Kurse schon gibt, vielleicht besondere Meinungen und Wünsche bezüglich des Radfahrens von Seiten der Teilnehmenden herauskristallisiert haben? Also, ob es auch spezielle Dinge gibt, die da offen zur Sprache gekommen sind, bezogen auf das Radfahren im Allgemeinen jetzt?

155 00:42:16 Berangy

156 Also Radfahren in Wien Nein, diesbezüglich wäre jetzt nichts bekannt. Was sie sich wünschen, dass sind noch mehr Kurse, Fortgeschrittenen-Kurse und so weiter. Das sind eher so die Wünsche, die von den Frauen kommen. Aber jetzt, so Radfahren in Wien wäre jetzt mal nichts bekannt, dass sie sich da, dass sie ihre Wünsche bei uns deponieren würden.

157 00:42:38 Hees

158 Was dann ja auch ein Zeichen ist, dass das auf jeden Fall sehr sinnvoll scheint. Super.

159 00:42:42 Nagler

160 Bei den meisten unserer Aktivitäten ist das, glaube ich, der Fall, also, außer bei denen, die wieder einstellen (*alle lachen*).

161 00:42:54 Hees

162 Ich hätte vielleicht noch eine letzte eine letzte Frage, die ich noch nicht gestellt habe, ob es noch vergleichbare Angebote in Wien gibt, Bezogen auf diese Radfahrkurse, die Sie haben, oder ob das eher so ein Alleinstellungsmerkmal ist?

163 00:43:07 Berangy

164 Nein, es gibt auch von anderen Anbietern Kurse. Es ist jetzt nicht so die breite Masse also wir also, was ich jetzt weiß, aber das können Sie im Internet auch recherchieren. Die meisten Kurse bieten wir an, aber es gibt auch andere Anbieter (*Hees: ja OK*). In den Bundesländern wünschen sich die Frauen das immer wieder. Wir haben viele Anfragen aus den Bundesländern. Den Wunsch gibt es.

165 00:43:32 Hees

166 Ja, das ist dann vielleicht doch mehr nur Großstadt-Phänomen. Momentan zumindest. Also ich weiß, dass es Schulradeln viel gibt für Schulkinder und so aber, da hab ich nämlich jetzt auch noch nicht so viel gehört von anderen Angeboten.

167 Ja, das waren jetzt eigentlich alle Fragen, die ich erstmal so aufgeschrieben hatte, die mich sehr interessiert haben. Ich wollte nochmal nachfragen, gibt es von Ihrer Seite noch irgendwelche Fragen oder ist Ihnen noch irgendwas eingefallen, was jetzt noch nicht besprochen wurde bezüglich des Themas?

168 00:44:10 Berangy

169 Ich denke nicht nein.

170 00:44:10 Hees

171 Wirklich, ist ja auch super. Gut perfekt, das war es eigentlich auch schon, das ist sehr hilfreich, hat mich sehr gefreut.

172 00:44:20 Berangy

173 Sehr sehr gerne.

174 00:44:21 Hees

175 Ich finde es immer noch einen sehr schönen Einblick, mit den Personen direkt zu sprechen, anstatt sich nur das durchzulesen, was online zu finden ist, denn da hat man dann nochmal irgendwie eine bessere Sicht auf die ganzen Dinge und kann mehr damit anfangen. Ich würde das ihnen dann noch mal zuschicken, wie ich schon meinte, dann können Sie mal sagen, ob das passt oder nicht. Also veröffentlichen habe ich eh nicht vor, also wird dann eh nur im Rahmen der Uni verwendet.

176 00:44:50 Nagler

177 Ich glaub ein Punkt ist mir noch eingefallen, ist noch hinzuzufügen zu den Sachen, die der ÖAMTC leistet eben für diese Schiene. Und zwar ist es auch generell die Information, die wir einfach bereitstellen, ja. Sei es jetzt im Internet, zum Beispiel in diversen Broschüren oder eben direkt auf Mitgliederanfrage oder mitunter auch in den Medien. Nämlich sowohl was Angebote betrifft, als auch natürlich das Verhalten im Straßenverkehr einfach miteinander zu gewährleisten. Insbesondere natürlich rede ich jetzt von der von der rechtlichen Komponente einfach deswegen, weil das einfach

wesentlich ist, um dieses Miteinander eben zu fördern. Und gleichzeitig auch natürlich jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer schützt, egal ob er Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer ist.

178 00:45:34 Berangy

179 Und die Menschen haben ja auch was davon in Wien, wenn die Frauen zu uns kommen und das Fahrradfahren lernen, weil Teil des Radfahrens ist auch die StVO, also das passiert ja auch im Fahrradkurs und je besser sich die Frauen auf der Straße auskennen, desto besser profitieren wir alle davon.

180 00:45:55 Hees

Super, alles klar dann vielen Dank, hat mich sehr gefreut!

Interview Transcript E2 NBZ16

2 **Attending:**

3 David Hees

4

E2: Verena Mayrhofer-Iljic (Staff Community Center Wien Ottakring)

5 **Transcript**

6 00:00:06 Hees

7 Also vielleicht erst mal ganz grob, ich habe ein paar Fragen vorbereitet, die habe ich jetzt relativ spontan gemacht, deshalb habe ich jetzt nicht mehr zugeschickt (*Mayrhofer-Iljic: kein Problem*), aber es ist auch nichts Schlimmes oder so (*lacht*). Also erstmal allgemein für das, für die Nachbarschaftszentren wollte ich fragen, welchen Hintergrund das Nachbarschaftszentrum hier hat und eigentlich eigentlich richtet?

8 00:00:29 Mayrhofer-Iljic

9 Na ja, der Hintergrund ist allein lange Geschichte, weil es geht ja zurück auf diese Settlement Bewegung, die am Ende vom letzten Jahrhundert entstanden ist. In London Toynbee Hall, wo eben im Zuge der Industrialisierung diese verarmten Arbeiter:innen Gegenden entstanden sind und dann Leute von der Uni sich dort angesiedelt haben in diesen Settlements und gesagt haben, sie wollen mit der Bevölkerung vor Ort Dinge verbessern. Jane Adams in Chicago Hull House. Das sind so die Grundzüge und die Wiener Hilfswerk Nachbarschaftszentren gibt's jetzt seit 45 Jahren, aber in Wien hat es auch schon vorher im Zuge der Settlement Bewegung, 1902 hat es den ersten Ottakringer Settlement gegeben, ein paar Häuser weiter von hier. Der von spanischen Frauen gegründet worden ist. Die Grundidee ist, immer gemeinsam mit den Menschen im Grätzl, im Stadtteil Ressourcen, sei es jetzt materielle, aber auch hauptsächlich geistige, zu teilen. Das heißt, Nachbarn für Nachbarn und Nachbarinnen und Nachbarn, was anzubieten und ja, gemeinsam, was im Grätzl auf die Beine zu stellen.

10 00:01:40 Hees

11 Ja, spannend also es richtet sich vornehmlich an die Bevölkerung, die hier außen rum wohnt zu sagen?

12 00:01:44 Mayrhofer-Iljic

13 Genau, genau, also ich denke mal so zwei Drittel der Leute, die jetzt ins Nachbarschaftszentrum kommen, die Wohnen auch würde ich mal sagen so nach 15 Minuten Erreichbarkeit, aber durchaus ein Drittel kommt auch von weiter her, ja. Weil Nachbarschaft ist halt auch die Community und weil wir halt verschiedene (*Hees: Ah ja, okay*) Communities ansprechen - wir haben sehr viele aus der ukrainischen Community bei uns im Nachbarschaftszentrum haben auch Kollegen, die im Ukraine spricht, und wir haben sehr viele aus der ehemaligen jugoslawischen Community, weil ich die

Sprache abdecke und auch Dari Farsi, haben wir Kolleginnen - und da haben wir eben auch sehr viele Leute und die kommen nicht nur aus der Nachbarschaft, sondern sehen Nachbarschaft als Teil ihrer Community.

14 00:02:33 Hees

15 Spannend, also, dann gibt es wahrscheinlich auch spezielle Angebote besonders für Menschen mit Migrationshintergrund oder gibt es Angebote, die sich an Frauen mit Migrationshintergrund richten?

16 00:02:40 Mayrhofer-Iljic

17 Also wären wir wir, wir haben machen, wir vermeiden eigentlich, spezielle Angebote zu machen und Angebote sind in der Regel offen für alle. Jetzt beim Lern-Club ist das nicht so attraktiv (*lacht*) wie andere. Also das ist eher spezielle Altersgruppen gebunden, aber sonst sind unsere Angebote eigentlich offen für alle, und wir versuchen da auch irgendwie kein Label auf irgendein Angebot zu setzen ja.

18 00:03:05 Hees

19 Ja, also Offenheit.

20 00:03:06 Mayrhofer-Iljic

21 Ja, aber es ist natürlich schon manche Angebote, wenn ich jetzt eine Deutschgruppe anbiete, ist natürlich hauptsächlich für Leute, die jetzt nicht Deutsch als Muttersprache haben. Aber da, wir bieten jetzt nicht das an, was wir denken, was gescheit wäre. Manchmal versucht man etwas. Wenn's geht ist gut. Aber die meisten Angebote kommen rein, dass die Leute sagen, wir hätten das gerne. Bei den Rad-Geschichten was eher so, dass wir das gedacht haben, also dass wir, also wir haben ja einige Male so kleine Radausflüge geplant. Das war eher schwer, die Leute zu motivieren, das ist ja nicht so vom Bedürfnis der Community oder der Nachbarschaft kommen, sondern wir haben gesagt wir möchten das gerne machen. Obwohl wir da ganz tolle Erlebnisse gehabt haben damit. Aber das ist halt eher so von der Akquirierung, das ist halt von unserer Seite her ja.

22 00:03:53 Hees

23 Und wo würden Sie sagen kommen die Leute her, also welchen Hintergrund haben die Leute hinkommen jetzt sowohl sozial als auch vielleicht von der Migration her?

24 00:04:00 Mayrhofer-Iljic

25 Also viele kommen her, weil sie jetzt neu Fuß fassen in Wien, ja. Das ist schon mal ein Hintergrund und natürlich bei denen, die neue Fuß fassen, sind viele darunter, die Flucht-Hintergrund haben und vielleicht in den Heimatländern nicht gar nicht arm waren, aber jetzt in Österreich arm sind.

26 00:04:18 Hees

27 Ja, ja, klar.

28 00:04:19 Mayrhofer-Iljic

29 Ja, also das ich das ich manchmal erschütternd, weil die Leute haben ja zum Teil eine sehr starke, also weil da zum Teil eine sehr starke berufliche Qualifizierung oder Dequalifizierung stattfindet. Und finanziell, manche kommen natürlich

aus sehr armen Gegenden, und da war vielleicht auch dies die Motivation, die Heimat zu verlassen, ja. Aber klar, wirklich eher ein Leben aufbauen zu können, also das ist schon sehr divers auch von den Bildungshintergründen. Also wir haben Leute, die in ihrer Heimat nicht alphabetisiert worden sind und auch Menschen, die sehr hohe Bildungsabschlüsse haben, aber in Österreich eben auch diese Dequalifizierung erfahren. Ja, also deswegen kann man das jetzt gar nicht so sagen, so generalisierend, weil da hohe, hohe Diversität ist. Aber rund 80% der Menschen, die zu uns kommen, haben auf jeden Fall eine andere Muttersprache. Das kann man sicher sagen. Ja, inzwischen einen unterschiedlichen Altersgruppen. Heute in der Seniorinnen Gruppen waren auch zwei mit Migrationsgeschichte dabei. Eine Frau aus Afghanistan und eine Frau aus Kroatien. Also das ist, obwohl dies so eine Gruppe ist, wo halt die autochthone Bevölkerung noch höheren Anteil hat, ja.

30 00:05:36 Hees

31 Mhm ja, das ist auf jeden Fall sehr spannend, klingt sehr divers (*lacht*).

32 00:05:42 Mayrhofer-IIjic

33 Ja, das ist es schon.

34 00:05:45 Hees

35 Genau also, mein Thema ist ja vor allem das Radfahren in Wien. Deshalb hätte ich jetzt erstmal ein paar allgemeine Fragen zum Thema Radfahren. Sie meinten ja auch, dass sie auch Radfahren in Wien und leidenschaftlich Radfahren. Dann können Sie das vielleicht aus ihrer eigenen Sicht bewerten. Mich interessiert natürlich auch, dass wie sie das Wahrnehmen, vielleicht in Gesprächen mit den Personen, die hier sind, falls darüber überhaupt gesprochen wird. Und da wäre meine erste Frage erstmal ein bisschen, wie sie die aktuelle Situation vom Radfahren in Wien allgemein beurteilen?

36 00:06:21 Mayrhofer-IIjic

37 Ja, ich finde es eigentlich sehr unterdurchschnittlich gut. Also es gibt irgendwann, ich fahr ja wirklich überall ja, aber angenehm ist es selten. Also ich finde die Radstruktur extremst verbesserungsbedürftig. Es ist viel zu wenig Platz für Zufußgehende, für Radfahrende. Also ich finde sie nicht sehr gut, die Situation.

38 00:06:47 Hees

39 Würden Sie sagen, würdest du sagen, dass sich da was verändert hat in den letzten Jahren?

40 00:06:52 Mayrhofer-IIjic

41 Es hat sich ein bisschen was geringfügig verändert, aber es wird halt mehr verkauft, als sich verändert hat. Es ist besser geworden, aber es sind auch deutlich mehr Radfahrende und dem wird nicht Rechnung getragen.

42 00:07:04 Hees

43 Also gleicht sich das sozusagen wieder aus?

44 00:07:06 Mayrhofer-IIjic

45 Ja eh also nein, das ist viel zu wenig also diese 17 Rad Kilometer. (*Hees: lacht*) Und von denen sein glaube eh nur, ich meine da zählen sie ja die Kilometer in beide Richtungen, ja.

46 00:07:16 Hees

47 Ach so, das wusste ich gar nicht (*lacht*). Ist natürlich schlau. Gut gedacht. Genau, dann hatte ich mich gefragt, also Radfahrende ist ja auch wieder eine Generalisierung und das Radfahren, es gibt ja nicht den oder die Radfahrende, sondern es ist ja auch eine sehr heterogene Gruppe und die Frage wäre dann, ob sie sagen würden, dass die Realität im Alltag in Wien angekommen ist? Also wird das von der Stadt auch gesehen oder sind sie der Meinung, dass bestimmte Gruppen besonders im Fokus stehen oder wird da gar nicht dran gedacht?

48 00:07:47 Mayrhofer-IIjic

49 Ja, ich glaube schon, dass es gesehen wird, aber ich glaube, es wird nicht erkannt, dass wenn ich mehr Platz für Radfahrende schaffe, muss ich den Platz vorher kriegen. Und da gibt es nur eine Alternative und diese wird nicht gedacht. Ich kanns nur den Autos wegnehmen, ja. Und das wird irgendwie negiert. Ich glaub schon, dass es angekommen ist, ja. Aber man glaubt in vielerlei Hinsicht, manche Sachen technisch zu lösen, wie die Bundesregierung mit dem (pausiert) ja gut, anderes Thema (*alle lachen*).

50 00:08:22 Hees

51 Nö, ich finds spannend.

52 00:08:22 Mayrhofer-IIjic

53 Ja, und ich denke, das ist auch bei der Stadt noch nicht wirklich angekommen, dass es da um eine Verteilungs-Geschichte geht und dass man dann halt was auch ändern muss. Ja, dann muss man halt Parkplätze oder oder Fahrbahnen wegnehmen. Sonst gehts nicht, aber das wird nicht gemacht. Ich glaube dies, also man hat erkannt, aber man hat noch keine Schlüsse daraus gezogen. So habt ihr das Gefühl.

54 00:08:44 Hees

55 Ja, spannend, sehr spannend. Genau, Sie stehen ja auch viel im Austausch mit Menschen mit Migrationshintergrund oder anderen Muttersprachen und Hintergründen, die vielleicht jetzt noch nicht so lange in Wien sind, und ich habe mich gefragt, ob Sie das vielleicht auch beurteilen können, ob die Planungen oder Förderungen der Stadt Wien auch weniger sichtbare Gruppen, wie jetzt zum Beispiel Frauen mit Migrationshintergrund beachtet?

56 00:09:11 Mayrhofer-IIjic

57 Ja wie gesagt, es gibt ja immer wieder diese Möglichkeiten für Frauen, Kurse zu besuchen, also Kurse, also Radfahrer-Kurse zu besuchen. Es wird schon gefördert, aber ich denke, das hat (*pausiert*) wenn die Wege so unsicher sind, also das war mal in einer Diskussion und da war noch Frauen, die sie besucht haben, die dann gesagt haben: Ja, ich habe es gelernt, dass Radfahren, aber ich traue mich trotzdem in Wien nicht zu fahren. Und ich denke, ich kann diese marginalisierten Gruppen fördern, indem ich eine gute Ratsstruktur für alle schaffe. Ja (*Hees: ja, also die allgemeine Förderung*). Und es bringt wenig, jetzt sich 200 Frauen rauszupicken und denen das Radfahren beizubringen, wenn die danach die Struktur nicht haben, wo sie dann weiter fahren. Die dann sagen okay, ich war vielleicht auf der Prater Hauptallee, aber sonst nett, ja.

58 00:10:07 Hees

59 Also müsste mehr gesamtheitlich gedacht werden? (*Mayrhofer-IIjic: Ja*) Genau das schließt sich eigentlich die nächste Frage, die ich habe auch schon an und zwar: Werden Frauen mit Migrationshintergrund in Wien zum Radfahren ermutigt, und was spricht aus Ihrer Sicht dafür oder dagegen?

60 00:10:23 Mayrhofer-IIjic

61 Ich glaube schon den Frauenprojekten werden sie ermutigt, ja, dass sie das und wer immer wieder angesucht. Die Mobilitätsagentur hat uns ja mal gefragt, ob wir uns vorstellen könnten. Sie würden, sie hätten damals Förderung gerade auch gehabt. Aber es ist halt dann schwierig, wenn, wenn die Frauen sich dann nicht trauen, und das war dann genau diese Diskussion mit den Frauen, das sie eben gesagt haben, ja, aber dann erstens ist es ihnen zu steiler gewesen und da sind die Autos.

62 00:10:54 Hees

63 Für Donau Verhältnisse vielleicht? (*lacht*) Spannend! Und dann jetzt ne eher spezielle Frage, ich weiß nicht, ob sie dazu wirklich sagen können, aber ich habe mich trotzdem gefragt: Würden Sie sagen, dass Migrantinnen jetzt andere Gewohnheiten und Nutzungsansprüche ans Radfahren haben al jetzt der in Anführungsstrichen Durchschnitt?

64 00:11:15 Mayrhofer-IIjic

65 Naja, ich glaube es ist kulturell anders. Also ich habe letzthin Diskussion gehabt im Deutsch-Café. Da waren allerdings hauptsächlich Männer und ich habe dann erzählt: Ich muss jetzt noch mit dem Rad hinfahren und sie haben gelacht und gesagt, in ihrer Heimat wäre das für Frauen nicht erlaubt. Ja, und da haben wir dann irgendwie drüber diskutiert und wie ist es, wenn Männer Rad fahren? Warum ist das für Frauen also? Das denke ich mir, dass das schon mal was ausmacht. Und da war eh auch eine andere Frau aus Afghanistan noch dabei. Und die dann gemeint hat, die Herren waren aus Syrien, die Männer und ich habe gesagt, wie ist das in Afghanistan? Und sie meinte: „Ja, was glaubst du! Hier was glaubst du? Die Frauen mit Tuch, die Fahren mit dem Rad? Glaubst du, Taliban wollen das?“ Sag ich „nein, ich frag ja nur“. (*lacht*)

66 Ja, also das denke ich ist schon eine Geschichte. Wobei auch wir von anderen einfach gehört haben, dass sie schon in ihren Ländern gefahren sind und dass das einfach Freiheit für Frauen bedeutet, ja. Das hat es ja eigentlich immer bedeutet, war auch bei den Suffragetten auch sehr beliebt ja. (*Hees: Ja ja, auf jeden Fall historisch betrachtet*) Genau das war eine Freiheit und einfach diese Reichweite für Frauen zu erweitern. Ja, wo sie hin können, ja.

67 00:12:42 Hees

68 Daran schließt sich die nächste Frage eigentlich auch schon an und zwar welche Barrieren gibt es denn deiner Meinung nach für Migrantinnen, das Fahrrad zu benutzen in Wien?

69 00:12:55 Mayrhofer-IIjic

70 Ja, ich glaube, die größte Barriere ist wirklich die schlechte Infrastruktur, ja? Und natürlich, wenn ich jetzt erst als erwachsene Radfahren lerne, dann muss die Infrastruktur schon sehr gut sein, damit ich mich danach fahren traue, ja. Ich denke alle, die schon in ihrer Heimat gefahren sind, ja. Also wir haben jetzt von Ukrainerinnen, da haben wir jetzt auch Fahrrad vermittelt, das wir geschenkt gekriegt haben, also die sind sehr glücklich drüber, ja. Und einmal haben wir ein Rad vermittelt für eine Frau aus den Philippinen, die dann auch total happy war, dass sie fahren kann, wieder. Also ich glaube, das hat schon ein bisschen mit den Erfahrungen zu tun. Menschen, die schon als Kinderrad gefahren sind, die fahren auch. Also, da ist die Chance sehr groß. Da hat man ein großes Fenster. Wenn man das als Erwachsene lernt, wie gesagt, man muss die Infrastruktur gut sein. Ich glaube attraktiv kanns für alle sein, ja.

71 00:13:52 Hees

72 Ja also die Hauptbarrieren sind dann sozusagen dieses Vorwissen und die Verhältnisse vor Ort? Ja, spannend.

73 00:13:59 Mayrhofer-IIjic

74 Ja, also gemeinsame Fahrbahn mit Autos, das geht gar nicht für Leute, die beginnen.

75 00:14:06 Hees

76 Ja voll, das verstehe ich. Was könnte denn getan werden, um Migrantinnen in Wien das Radfahren leichter zu machen?

77 00:14:17 Mayrhofer-IIjic

78 Ja, ich glaube, das ist wirklich die Infrastruktur. Und dann ich denke, dass man auch, es gibt ja viele Flüchtlingsprojekte. Ich glaube, die Lenker Bande macht mit Flüchtlingen gemeinsam was, wo sie Räder reparieren und sie danach zur Verfügung stellen, ja. Also ich denke, die Sachen, wo man einfach Zugang schafft recht günstig. Wo Leute Fahrräder kriegen können und vielleicht, ich glaube, man muss auch dieses Wissen, wie man Fahrräder repariert, wieder in den Menschen aktivieren. Das sie es entweder selber machen können oder auch eben, ja, vielleicht also bei Repair-Cafés ja. Genau, ja haben wir ja auch im siebten Bezirk.

79 00:15:00 Hees

80 Mhm ja, ja.

81 00:15:01 Mayrhofer-IIjic

82 Dass man da die Sachen miteinander macht. Also ich denke, das Fahrrad ist ja prinzipiell eine günstige Sache, wenn es einmal angeschafft ist und wo man - aber ich denke, man braucht aber auch ein paar Skills, ist immer wichtig, wenn man die danach hat, wenn die Leute einen Zugang haben und dann auch können. Aber ich glaub das erste ist einfach die Infrastruktur und dann Zugang zu Fahrrädern und dann sollte das schon klappen ja.

83 00:15:27 Hees

84 Welche Potenziale sehen Sie denn? Siehst du da drin? Ich sage immer sie, weil meine Fragen so sind (*alle lachen*). Welche Potentiale siehst du darin, Migrantinnen das Radfahren zu ermöglichen? Also welche Potenziale hätte das denn auf individueller und gesamtgesellschaftlicher Ebene?

85 00:15:46 Mayrhofer-IIjic

86 Ich glaube schon, dass das Potenzial hat, ja. Grad für die Frauen. Ich denke, bei den Männern hat das Auto Statussymbol, das merke ich schon, dass das sehr wichtig ist, auch von den Flüchtlingen reden die: „Du bist hier Chef, du kannst nicht mit dem Rad, du musst doch Auto kaufen“. Wir haben einen Führerschein, ich seit 30 Jahren kein Auto mehr, ich brauch kein Auto. Ich bin glücklich mit dem Fahrrad. (*lacht*) Also einfach so, da ist glaube ich der Zugang zu den Frauen leichter. Und da sehe ich deswegen schon sehr viel Potential. Aber ich merke schon, dass gerade auch ältere Migranten das Fahrrad noch kennen von ihren Heimatländern, dass sie mit dem Fahrrad kürzere Strecken gefahren sind und das schon auch als Möglichkeit sehen. Ich glaube, in der Stadt hat das Fahrrad neben dem zu Fuß gehen das größte Potenzial von allen Verkehrsmitteln. (*unverständlich*) Natürlich die Öffis sind wichtig, aber ich glaube so für den individuellen

Verkehr ist das Fahrrad das Verkehrsmittel in der Stadt der Wahl in der Zukunft. Und wenn wir da nicht, deswegen glaube ich, das hat, das hat sehr viel Potenzial. Bei allen Bevölkerungsgruppen, ja.

87 00:17:08 Hees

88 Wo sehen Sie denn die Rolle von jetzt so in Anführungsstrichen „marginalisierten Gruppen“ oder zum Beispiel Frauen mit Migrationshintergrund innerhalb dieser Verkehrs- oder Mobilitätswende? Also würden Sie sagen, dass die Gruppe dazu Beitrag leisten kann, zur Transformationen des Systems.

89 00:17:26 Mayrhofer-IIjic

90 Ja, das ist halt immer schwierig, wenn man bei denen, die am meisten betroffen sind und am wenigsten zu Klima, Verschmutzung, beitragen ansetzt. Natürlich können alle was leisten. Ich glaube, jetzt ansetzen müssen wir zuerst bei anderen, ja. Ich denke mir, dass da (*lacht*), das ist schon ein bissche ungerecht, wenn man immer dort ansetzt, ja. Aber natürlich, ich denke schon, dass alle einen Beitrag leisten. Ich glaube aber man darf es vielleicht gar nicht als Beitrag zum Klimawandel sehen, sondern als Beitrag für eine bessere Mobilität von Frauen zum Beispiel, ja. Oder auch bessere Mobilität Männern. Ja, wenn sie erkennen können, ja. Man kann auch Rad mit Status versehen. Ich glaube das dauert noch ein bisschen.

91 00:18:12 Hees

92 In bestimmten Gesellschaftsschichten, das ist es ja...

93 00:18:14 Mayrhofer-IIjic

94 Ja eben, das hat jetzt gar nicht Migration, das hat sicher mit Schicht zu tun. Überall, wo Dinge so einen hohen symbolischen Wert haben. In Deutschland glaube ich, hat das Auto noch einmal einen höheren symbolischen Wert als in Österreich oder Italien, ja.

95 00:18:28 Hees

96 Ja, klar, aus historischer Sicht schon alleine

97 00:18:29 Mayrhofer-IIjic

98 Ja ja, genau genau.

99 00:18:33 Hees

100 Ja nee, die Frage war auch gar nicht nur auf die ökologische Wende bezogen, sondern auch auf soziale Punkte, zum Beispiel also soziale Gerechtigkeit.

101 00:18:39 Mayrhofer-IIjic

102 Ja, ja, ich sehe das schon. Nein, es ist für Frauen einfach, wenn man mit dem Rad, kann man einfach einen größeren Radius erreichen ja.

103 00:18:49 Hees

104 Ja, ne spannend ähm. Wir sind schon sehr schnell durchgekommen, also sehr, sehr präzise Antworten, das freut mich immer. Das finde ich besser, als wenn, manchmal reden Menschen noch sehr viel alle Richtungen (*Mayrhofer-IIjic lacht*) aber es kommt nicht so viel dabei raus, was man irgendwie nutzen kann. Das ist gerade anders. Genau das. Ich hatte noch eine Frage. Und zwar aus deinem Austausch jetzt mit Migrantinnen hier im Nachbarschaftszentrum, haben sich im Laufe der Jahre vielleicht Wünsche und Meinungen bezüglich des Radfahrens in Wien herauskristallisiert von den Frauen?

105 00:19:27 Mayrhofer-IIjic

106 Ja, wir reden ja oft über Mobilität, also wir haben verschiedenste so Diskussionsgruppen oder Diskussions-Geschichten. Also es ist schon immer wieder Thema. Das meiste, was wirklich kommt, dass ich eh schon erwähnt hat, das ist wirklich die Sache, dass das einfach sehr viel Unsicherheit besteht. Und das wäre der Wunsch, also mehr Sicherheit, getrennte Radwege, ja. Aber das sind halt trotzdem meistens Menschen oder Frauen, die schon Rad gefahren sind, ja. Ja, also wünsche jetzt von Frauen, die noch gar nicht Rad gefahren sind, die, haben meistens wenig Wünsche dazu, weil sie das gar nicht so als in Betracht ziehen, ja.

107 00:20:11 Hees

108 Ja, spannend. Eine andere Frage hätte ich da noch, weil du meinst ja auch, dass ihr schon so Ausfahrten gemacht habt. Kam dabei noch irgendwas raus, oder gibt es dazu irgendwie ein Fazit oder wurde das angenommen? Von den teilnehmenden Teilnehmerinnen?

109 00:20:30 Mayrhofer-IIjic

110 Ja, damals sind wir einmal in den achten gefahren und haben uns dazwischen so ein paar ökologische Projekte angeschaut. Also Gemeinschaftsgarten und so Sachen. Und da waren wir zum Kaffee gefahren im achten und da waren dann so 10 Leute dabei und davon waren acht Frauen. Und zwar haben sie zwar Radfahren können, aber sind zum ersten Mal in Wien gefahren. Und die haben sich halt, die haben gesagt, alleine hätten sie sich nicht getraut. Und damals sind wir Sarg Fabrik geworden und haben dort Führung gehabt und da waren auch welche dabei dann, die ganz neu wieder gefahren sind und die gemeint haben ja, sie können sich schon vorstellen, aber halt nur, wo wirklich Radwege sind.

111 00:21:29 Hees

112 Ja, ja, ja, spannend.

113 00:21:32 Mayrhofer-IIjic

114 Und leichter war es einmal waren wir auf der Donauinsel, im Prater waren wir mal, das war leichter. Dort aber ist halt die Frage wie kommen wir hin? Also wir sind öffentlich hingefahren mit dem Radl, also im in der U Bahn das Radl mitgenommen. Also das ist schon immer schwieriger. Also Fazit, das ist natürlich jetzt gesamt gesehen zu wenig ja. Dass man ein Fazit daraus ziehen könnte? Ich merke, dass es mehr Menschen gibt, die jetzt mit dem Rad ins Nachbarschaftszentrum kommen. Im Laufe der Zeit. Allerdings öfters Männer als Frauen.

115 00:22:17 Hees

116 Super interessant. Das waren jetzt eigentlich schon die Fragen, die ich mir überlegt hatte. Gibt es von deiner Seite ne Frage irgendwie?

117 00:22:27 Mayrhofer-IIjic

118 Ja, ich wollte wissen also, wenn es möglich ist, deine Arbeit zu kriegen, das sind wir immer froh, weil die Themen uns auch interessieren, vor allem, wenn wir mitgemacht haben.

119 00:22:38 Hees

120 Ja gerne auf jeden Fall also wird noch ein bisschen dauern aber.

121 00:22:42 Mayrhofer-IIjic

122 Ja, ja und du interviewst auch andere Einrichtungen nehme ich einmal an?

123 00:22:47 Speaker 1

124 Ja genau, also genau, beim ÖAMTC war ich schon diese Radfahrkurse für Frauen - also Männer sind auch dabei, aber hauptsächlich Frauen - anbieten. Und ich habe auch noch einige andere Institutionen angeschrieben, aber noch nicht so viel Rückmeldung bekommen mit dem Integrations-Haus.

125 00:23:13 Mayrhofer-IIjic

126 Die haben ja die Flüchtlinge dort im zweiten ja.

127 00:23:15 Hees

128 Genau mit denen wollte ich mich auch noch unterhalten.

129 00:23:16 Mayrhofer-IIjic

130 Ja, die machen ja immer Radkurse. Ist im zweiten leichter als bei uns in Ottakring, ja.

131 00:23:23 Hees

132 Wegen der Topographie, oder?

133 00:23:25 Mayrhofer-IIjic

134 Ja, weil es auch noch, also die Leute empfinden das halt, wenn man jetzt fahren lernt, ist wahrscheinlich so steil? Jetzt gibt es zwar ein bisschen mehr Radwege, aber sie sind nicht so toll ausgestattet. Ja, im Zweiten ist es doch besser mit den Radwegen als hier. Und da ist es flach.

135 00:23:44 Hees

136 Das ist schon ein Vorteil, ja.

137 00:23:45 Mayrhofer-IIjic

138 Ja, wenn man es lernt, aber.

139 00:23:49 Hees

140 Mit der mit der Stadt wollte ich mich natürlich auch noch unterhalten, wobei ich mir da noch nicht so sicher bin, mit wem.

141 00:24:02 Mayrhofer-IIjic

142 Ja, mit der Radfahrbeauftragten?

143 00:24:11 Hees

144 Ja, genau die hätte ich mir rausgesucht. Das wäre vielleicht sinnvoll. Oder es gibt ja auch ne Magistratsabteilung für Integration, glaube ich (*Mayrhofer-IIjic: Ja, die MA 17*). Genau, die hatte ich auch überlegt, also eine von den beiden wahrscheinlich.

145 00:24:17 Mayrhofer-IIjic

146 Ja, ich denke die machen ganz unterschiedliche Sachen. Aber die MA 17 wäre interessant, weil die mit den Vereinen zu tun haben. Also die haben ja den direkten Zugang zu den Migrantischen Vereinen.

147 00:24:32 Hees

148 Ja ja, das ist spannend genau und dann geht es mir vor allem um die - also ich will jetzt nicht nur über Fragen Integrationshintergrund schreiben, sondern auch mit denen irgendwie in Kontakt treten und deren Sicht auf die Dinge vor allem haben. Deshalb geht es mir natürlich vor allem auch darum, mit den Personen aus meiner Gruppe zu sprechen, direkt. Da bin ich auch noch dran. Und da wäre natürlich schon der nächste Punkt, ob es irgendwie hier die Möglichkeit gäbe.

149 00:25:03 Mayrhofer-IIjic

150 Ja, unsere Leute diskutieren immer gerne.

151 00:25:05 Hees

152 Ja, genau auf Frauen mit Migrationshintergrund vielleicht zuzugehen.

153 00:25:10 Mayrhofer-IIjic

154 Also wir haben in der Gruppe in der, also brauchen wir eine gewisse Sprachniveau entweder bei der Christine oder bei der Heidi in der Gruppe, das sind zwei Freiwillige. Wir haben, bieten wir verschiedene Deutschgruppen, weil viele Leute sagen, wir möchten gerne Deutsch üben. Wir gehen einen Kurs, aber wir möchten gerne diese Sachen ein bisschen anwenden, und deswegen gibt es bei uns solche Möglichkeiten und ich denke, da könnte man die Gruppe Fragen jetzt, bei der Heidi, die hat Leute aus der Ukraine dabei aber auch aus Spanien dabei. Dann hat sie aus dem Libanon, dann sind aus Syrien glaube ich dabei, aber es hat halt Männer und Frauen gemischt, ja. (*Hees: Aber das ist ja eigentlich nicht schlimm*). Wir bieten die Gruppen ja sehr offen an und.

155 00:25:58 Hees

156 Ja, klar ist logisch.

157 00:25:58 Mayrhofer-IIjic

158 Haben wir jetzt nicht Gruppe, wo jetzt nur Frauen aus Drittstaaten sind.

159 00:26:00 Hees

160 Also es ist ja überall so. Aber das kann man dann ja im Nachhinein irgendwie filtern. Das ist jetzt erstmal nicht so. Die anderen Meinungen sind ja auch spannend. Genau das wäre super.

161 00:26:15 Mayrhofer-IIjic

162 Da müssen wir dann einfach mal mit den Freiwilligen reden, in welchem von zeitlich gesehen, wann wäre das ungefähr? Was, wenn du das Brauchen würdest?

163 00:26:23 Mayrhofer-IIjic

164 Ab sofort innerhalb der nächsten Wochen irgendwann. Also vielleicht jetzt diesen Monat. Ja, perfekt ja, das wäre super, also die Arbeit mache ich bis Anfang August also ich hab bisher noch n bisschen weniger als drei Monate Zeit.

165 00:26:29 Mayrhofer-IIjic

166 Also innerhalb von Mai. Also die Heidi ist diesen Freitag nicht da.

167 00:26:42 Kurze Unterbrechung

168 00:26:49 Mayrhofer-IIjic

169 Hier passiert immer alles gleichzeitig (*lacht*).

170 00:26:52 Hees

171 Hab ich mir schon gedacht. Na, genau also, das wäre natürlich super, wenn ich da vielleicht irgendwo direkt teilnehmen kann, oder dann habe ich noch - also es geht mir darum, ich hab so...

172 00:27:03 Mayrhofer-IIjic

173 Oder im Deutsch Café, weil dort ist eine offene Gruppe, und da kann man dann einfach ein bisschen reinschauen, ja. Also das ist halt sehr offen, wer gerade da ist, aber da sind sehr viele aus Dritt-Ländern. Das ist sogar öfters sogar so, ja.

174 00:27:21 Hees

175 Das wäre natürlich auch spannend, also wenn das für dich möglich wäre, vielleicht noch mal nachzufragen wo...

176 00:27:26 Mayrhofer-IIjic

177 Dort ist schwieriger nachzufragen, da würde ich einfach sagen vorbeizukommen, weil da kommen einfach immer Leute und es ist eben. Ja, also jetzt nächsten Mittwoch vielleicht nicht so günstig, weil da haben wir gleichzeitig von der einen

Woche für Beruf und Weiterbildung, gibt es da so ein Kompetenz Workshop und das haben wir dann ein bisschen mit den Räumen.

178 00:27:52 Hees

179 Dann übernächste Woche vielleicht, aber wir können ja auch nochmal wählen genau.

180 00:27:55 Mayrhofer-IIjic

181 Können wir nochmal schreiben und dann einfach einmal einfache vorbeikommen, das ist halt dann aufnehmen, das ist dann immer ein bisschen laut, weil natürlich.

182 00:28:02 Hees

183 Ja, aber da geht es mir dann gar nicht unbedingt, um das aufzunehmen, sondern erstmal ins Gespräch zu kommen und ich habe so eine Umfrage vorbereitet.

184 00:28:06 Mayrhofer-IIjic

185 OK passt. Weil dort kommen ja die Leute zum diskutieren und dann bringst du halt sozusagen als Freiwilliger das Thema. Und du hast dann einen Tisch und ja.

186 00:28:22 Hees

187 Die diese Umfrage hat jetzt irgendwie 10 Fragen oder so und dann am Ende kann man dann noch seine Email Adresse hinterlassen und dann, wenn jemand die E-Mail Adresse da lässt, dann würde ich mit der Person direkt nochmal in Kontakt treten und dann vielleicht so mit der Person zu zweit nochmal sowas vereinbaren genau. Aber jetzt für den Moment überhaupt erst mal den Kontakt zu knüpfen ist erstmal der erste Schritt, der am schwierigsten ist. Genau, ja, wenn das möglich ist, das würde mich natürlich freuen.

188 00:28:47 Mayrhofer-IIjic

189 Ja, wie gesagt, wir wissen nie, wer kommt, weil das eben so ganz offene Geschichte ist. Wo viele sozusagen erst einsteigen und dann so aha, dann können wir hier vielleicht noch andere Gruppe für mich passen würde. Ja, und bei da und bei der Heidi würde ich fragen, aber die findet diesen Freitag nicht statt. Und dann (*unverständlich*).

190 00:29:09 Hees

191 Ja, aber das genau das also ab nächster Woche wieder besser. Ich muss mich ein bisschen vorbereiten undso. Ja, das wäre perfekt, weil das ist natürlich ein guter Weg, dann mit Personen aus der Gruppe, für die ich mich interessiere, in Kontakt zu kommen, weil es wäre schade, nur über die Gruppe zu schreiben und mit dir zu sprechen.

192 00:29:30 Mayrhofer-IIjic

193 Ja, wie gesagt die Gruppe an sich ist ja auch schon sehr divers und da gibt es wirklich riesen Unterschiede.

194 00:29:38 Speaker 3

195 Das wäre der schmale Grat zwischen offen genug, damit man genug Leute findet und eng genug, damit es irgendwie nicht super generalisiert ist. So, deshalb die Frauen aus Drittstaaten als Mittelweg (*Mayrhofer-IIjic: ja genau*).

196 00:29:57 Hees

197 Super ja, das war es eigentlich von meiner Seite schon. Gibt es noch irgendwelche?

198 00:30:03 Mayrhofer-IIjic

199 Nein, fällt mir jetzt nix ein.

Interview Transcript E3 GB*FrauenCafé

2 **Attending:**

3

David Hees

4

E3a: Corona-Davit Gsteu (Leader of GB* 1020)

5

E3b: Syren (Intern at GB* 1020)

6 **Transcript**

7 00:00:10 Gsteu

8 Ja, mein Name ist Corona-Davit Gsteu. Ich bin von der Gebietsbetreuung Stadtneuerung. Wir sind ein Raumplanungsbüro im Auftrag der Stadt Wien. Es gibt 5 davon in Wien, den Rest kannst du dir auf der Homepage anschauen. Ich bin schon lang dabei in der GB, das ist 29 Jahre. Sind immer wieder neue Aufträge, die EU-weit ausgeschrieben sind.

9 OK. Zum Thema Frauencafé und Mobilität. Wir haben das Frauencafé vor 6 Jahren gestartet, also 2018, das ist jetzt im sechsten Jahr. Und einer der ersten Termine, die wir gemacht haben im Frauencafé war anzuregen, mit den Frauen Rad zu fahren. Wir haben das auch schon, kann ich mich erinnern, vor, ich weiß es nicht, 15 oder 18 Jahren mal probiert. (*Seufzt*) Da haben wir Räder ausgeborgt, das heißt, sind dann in den Prater damals bei diesem Fahrrad Verleih und dann sind irgendwie nur 2 Frauen gekommen oder so. Das war damals beim Volkerplatz. Also, wir haben verschiedene Orte ausprobiert. Der Faktor Zeit, den wollte ich, auf den wollte ich dann nachher noch eingehen, also wann genau man Dinge tut, ist auch ganz wichtig in unserer Arbeit. Nun habe ich mir als einzigen Punkt aufgeschrieben, dass ich es nicht vergesse. Also wie gesagt, ich glaube, das war das zweite oder dritte Frauencafé, also relativ am Anfang, wo wir gesagt haben, wir wollen aktiv mit den Frauen was machen, und wir waren dann zu 4., 5. Und das Lustige, meine Kollegin Salome, die mit mir das Fragencafé geleitet hat, zu dem Zeitpunkt war damals auch relativ unsicher beim Fahrradfahren und hat das auch mit als Anlass genommen (*Hees: Okay*). Ich hab gesagt, das machen wir jetzt, geht schon! Sie ist Rad gefahren, ich bin Rad gefahren, und noch eine italienische Künstlerin, die auch zufällig an dem Tag dabei war, die das sich anschauen wollte, wie das funktioniert das Frauencafé oder wie wir das Aufsetzen? Und 2 Frauen, die es nicht konnten und denen haben wir dann angeboten, mit der Rikscha zu fahren. Und dann haben wir eine Rikscha ausgeborgt im Prater und dann sind wir irgendwie wieder losgezogen. Genau, und das war da der Beginn und auch schon wieder das Ende. Also Ende würde ich nicht sagen. Aber das war das eine Mal, wo wir das vom Frauencafé aus gemacht haben. Wir haben das dann thematisiert danach und dann sind einige gekommen, die gesagt haben, sie würden das gerne ausprobieren. Da kann ich dich auch vernetzen, mit einer, wenn du möchtest, oder zweien.

10 00:03:07 Hees

11 Das wäre super, so Kontakte finde ich immer gut.

12 00:03:09 Gsteu

13 Die, die sehr unsicher sind beim Radfahren, wo wir nachher gesagt haben, machen wir wieder einen Termin. Aber es ist dann nicht zustande gekommen, weil die eine Frau, die das angeregt hat, sie gesagt, sie ist unsicher, sie traut sich nicht vom Dritten daher fahren. Und ich hab gesagt, wir könnten ja von hier losfahren, nur dann muss sie erstmal herkommen Fahrrad da sind dann so diese Dinge wo fängt man an, wohin fährt man und wo ist der sichere Stützpunkt quasi? Und wir haben es dann aber einmal zufällig am Vorgarten-Markt gemacht im Rahmen eines Winter-Marktes. Da war glaube ich Lockdown 2020 oder 21 und wir durften uns hier nicht treffen und dann habe ich quasi gesagt: „Wir dürfen uns hier von der Gebiets Betreuung aus nicht formieren, aber ich kann es nicht verhindern, wenn ihr euch“ (*zögert*) genau also die haben dann sich getroffen am Markt. Und da waren dann 2 mit Fahrrad. Und dann hat die eine (*unverständlich*) üben können. Das heißt, die ist dann auf der Freifläche am Markt gefahren, und hier eine andere hat gezeigt, wie und so. Und das fand ich dann total nett, dass aus einem Termin, der eigentlich nicht stattfinden (*zögert*) also dann stattgefunden hat outdoor, was man ja durfte, sowas lustiges rausgekommen ist ja. Statt einen Winter-Markt den wir eigentlich geplant haben, genau.

14 00:04:50 Hees

15 Also es gibt sozusagen schon Erfahrungen mit Radfahren mit Frauen mit Migrationshintergrund bei euch?

16 00:04:54 Gsteu

17 Genau, und ich habe zum Beispiel meine Nachbarin, also eine, unsere ehemalige Hausmeisterin. Die ist jetzt quasi im Auftrag, sie ist keine Hausmeisterin mehr, aber hat halt einen Hausputz Auftrag. Der hab ich auch angeboten, dass ich es ihr lerne, einfach so, weil sie mich immer mit einem Rad sieht kommen und gehen. Wurst ob Winter oder Sommer. Und wie sie mich gefragt hat, ob sie einen Roller kaufen soll oder sie wollte einen Roller und ich hab gesagt, bitte nicht. Bitte kauf dir keinen E-Roller! Frage mit den Ärzten - rede mit den Ärztinnen und Ärzten. Alle liegen wegen diesen scheiß Rollen, Entschuldigung, (*Hees lacht*) im Spital, weil die Leute das total unterschätzen und Gas geben und man hört sie nicht, man sieht sie nicht und sie sind weg. Nimm doch ein Rad, da kannst doch was transportieren und dann hat sie gesagt, sie hat noch ein altes. Und dann habe ich angeboten, dass wir das Mal machen.

18 Genau, und jetzt komme ich zu einem anderen Punkt, der spannend ist. Es gibt nämlich am Volkertplatz jeden Freitag neuerdings ein Projekt - Ich glaube, das ist von der Grätsel Marie ausgehend - da gibt es ein kleines Grätzl-Budget wo Leute einreichen können. Und das ist von den Radvokaten ausgehend in Kooperation mit Piramidops, das ist auch so ein Frauentreffen.

19 00:06:26 Hees

20 Ja, die hatte ich auch angeschrieben.

21 00:06:28 Gsteu

22 Genau jeden Freitag von 09:30 Uhr bis 11 Radfahren üben (*Hees: OK*). Das heißt dort würde ich dich auf jeden Fall auch hin verweisen, dass du mit denen nochmal Kontakt aufnehmen oder einfach am Freitag mal dort auftauchst um 09:30 Uhr.

23 00:06:39 Hees

24 Das wäre super. Das ist für Männer und Frauen nicht nur?

25 00:06:46 Gsteu

26 Ich glaube, es ist Frauen in Fahrt heißt es. Ist nur für Frauen?

27 00:06:50 Hees

28 Ist dann immer die Frage, ob das denn überhaupt OK ist, wenn man als Mann da hinkommt und...

29 00:06:55 Gsteu

30 Vielleicht, aber du kannst mit den Organisatoren, die dort sind ja reden und dort dir deine - Also erstens hast du dann, wenn du dort bist, die Eindrücke: Ich habe jetzt telefoniert, ich habe mit meiner Kollegin geredet, mit der Andrea Vetter, sie hat gesagt, das sind glaub ich 18, die da immer angemeldet sind. Weil ich hab nämlich eine Freundin, deutsche Staatsbürgerin, ich glaube mittlerweile Österreicherin.

31 00:07:24 Hees

32 Ja, ich bin auch deutscher Staatsbürger (*lacht*).

33 00:07:25 Speaker 2

34 ich meine, die ist jetzt seit 50 Jahren in Österreich. Eigentlich nur Staatsbürgerin, Österreichische, glaube ich wegen, jetzt wegen dem Sohn, weil er das eingefordert hat. Und sie kann auch nicht Rad fahren und ihr habe ich auch angeboten, ich lerne es ihr. Nur dann habe ich mir gedacht: Hallo, da gibt es das jetzt, dann muss ich das nicht machen.

35 00:07:50 Hees

36 Ja, dann hat wurde sie dahin verwiesen?

37 00:07:51 Gsteu

38 Ja, aber das Problem ist, dort ist schon voll. Also das ist begrenzt, limitiert. Es wird gut angenommen, das ist ein gutes Zeichen, (*Hees: Ja, auf jeden Fall*) das heißt, die Aktivitäten, die wir damals gesetzt haben, vor 15 Jahren, 20 Jahren, waren teilweise zu früh, ihrer Zeit voraus. Also wir sind oft unserer Zeit voraus und dann hast du Mühen und dieses Anleihern, weil du weißt es ist gut, aber es sind noch nicht alle da.

39 00:08:23 Hees

40 Ganz grob gesagt, also die Frauen die jetzt hinkommen, die kommen jetzt nicht mit dem Rad bisher?

41 00:08:28 Gsteu

42 Teilweise schon, teilweise schon, aber sie kommen auch nicht nur aus der Nachbarschaft, sondern mittlerweile aus ganz Wien zum Frauencafé und da. Also im speziellen Migrantinnen, die jetzt in weiß ich nicht im 18., 16., 20., also 20. ging ja noch, kommen, die fahren nicht mit dem Fahrrad. Aber es fahren viele mit dem Fahrrad, die aus dem 20. kommen, aus dem 2., aus dem 22., 21.

43 00:09:01 Hees

44 Ja, aber so ja, Umgebung?

- 45 00:09:03 Gsteu
-
- 46 Genau, das sind aber nicht unbedingt nur Migrantinnen, ja also, es ist sehr gemischt das. Und der Vorteil oder eigentlich das Ziel von unserem Frauencafé ist ja genau das, dass wir den Fokus nicht auf die Migration legen, sondern auf die Frau.
-
- 47 00:09:24 Hees
-
- 48 Ja, stimmt nee, das klingt auf jeden Fall, klingt auf jeden Fall auch sehr sinnvoll.
-
- 49 00:09:32 Gsteu
-
- 50 Sie werden eh täglich mit dem Stempel: Wo kommst du her zum hunderttausendsten mal, obwohl sie schon ewig hier sind? Das heißt, wir versuchen dann hier wirklich das Thema eigentlich außen vor zu lassen, außer es berührt sie oder sie sind ganz frisch und neu und wollen das thematisieren, ne?
-
- 51 00:09:51 Hees
-
- 52 Ja klar, das kann auch gut sein. Ich weiß nicht, wie viel du dazu sagen kannst, aber ich habe ja schon rausgehört, du hast ja schon bisschen Erfahrung mit Radfahren lernen und mitbekommen, was Radfahren für Frauen Migrationshintergrund vielleicht in Wien heißt. Deshalb wäre so ein bisschen die Frage: Würdest du sagen, dass Frauen mit Migrationshintergrund in Wien zum Radfahren ermutigt werden, oder eher nicht?
-
- 53 00:10:20 Gsteu
-
- 54 Also ich denk schon. Wenn man die richtigen Angebote setzt und wenn man davon weiß. Also man muss sich irgendwie ziemlich viel wissen, kommt mir vor und wo kriege ich das Wissen her über solche Plattformen wie Frauencafé oder ein Frauen-Treff oder? Es ist noch zu wenig beworben. Wenn man Radfahren so an die große Glocke hängt, wie wir es ja tun und Rad was weiß ich, wie heißt das, Rad-Highway und Rad-Tralalal und wie sich das alles nennt, dann könnte man gezielt diese Gruppen noch mehr finde ich, genau auf diese Gruppen fokussieren und da noch mehr Angebote schaffen.
-
- 55 00:11:04 Hees
-
- 56 Sind Sie, ich sag immer Sie, weil in meinen Fragen steht Sie (*lacht*). Bist du der Meinung, dass so diese nicht so sichtbaren Gruppen in Anführungsstrichen von der Stadt Wien beachtet werden, oder ist das eher nicht der Fall, wird das eher so ganzheitlich betrachtet, so die Radfahrer als eine Gruppe? Ich weiß nicht, inwieweit du das einschätzen kannst überhaupt?
-
- 57 00:11:28 Gsteu
-
- 58 Also ich glaube schon, dass die MA 17, die ja für Diversity zuständig ist, da schon einiges macht auf dem Gebiet. Also gezielt in diese Gruppen auch hineingeht. Ich weiß auch nicht, wie gut es ist, wenn man das von der Stadt jetzt auch noch einmal so „ihr Migrantinnen für euch“, wenn man das so explizit macht. Aber ich glaube, in verschiedenen Sprachen sollte man das Angebot irgendwie vielleicht kommunizieren. Das ist glaube ich, eine wichtige Geschichte also, um die Leute abzuholen und in den verschiedenen Communities. Es sind doch viele Communities die - die in Wien sind. Es ist jetzt nicht so wie in einigen deutschen Städten, wo es wirklich getrennt ist und wo man das Gefühl hat, das sind eigene Leben, die da, also so wie ich das von einigen deutschen Polizisten und auch Grätzl-Managern gehört hab. Es ist schon verwoben, aber trotzdem sind auch manche so ein bisschen parallel, ja. (*Hees: Ja genau*). Und ich glaube, da müsste man schon reingehen und sagen: Hey, wisst ihr, kennt ihr das überhaupt?“ Oder es wäre auch für uns eben, ich

kommuniziere das, ich werde das auch im nächsten Frauencafé kommunizieren mit diesem Radvokaten, aber es macht wenig Sinn, wenn dann schon belegt ist. Also man müsste dann das noch einmal aufsetzen oder genau noch einmal fördern sowas oder nochmal einreichen.

59 00:13:06 Hees

60 Also bräuchte es sozusagen dann, wenn ich das richtig verstanden habe, also von der Stadt von oben herab Initiativen, aber auch von, gleichzeitig auch aus der Community selbst?

61 00:13:16 Gsteu

62 Genau also ich glaub so wie ein „Sackerl fürs Gackerl“, wenn wir jetzt ganz blöd reden. Diese Hunde-Geschichte, die wir da jetzt aufgesetzt haben, vor vielen Jahren wie Wien vollgeschissen war! Jeder Fleck war wirklich vollgeschissen von Hundekot, war fürchterlich, du hast nicht mehr gehen können. Und dann sind wir draufgekommen, ja, die Wienerinnen und Wiener brauchen wirklich Strafen, sie verstehen es nicht anders. Und man hat es anders versucht. Aber es hat nicht funktioniert mit den Waste Watchern und die das dann halt aufgeklaubt haben und dann waren eben wie es geheißen hat die Strafen 50€, 45€ oder 70,00€, wenn man das nicht aufhebt. Dann hat das plötzlich begonnen zu funktionieren mit der Kombi ein Sackerl fürs Gackerl. Also doch wieder nett formuliert. Muss man immer sehr viel Hirnschmalz hineinlegen, so Aktivitäten und Aktionen, das sie auch wirklich angenommen werden, weil die Leute sind ja nicht blöd sie checken viel. Und sie checken auch wenn sie verarscht werden oder wenn sie nicht respektvoll... also es muss ein gewisses Schmäh haben, sonst machen sie einfach nicht, ja. So sind halt einfach die Wiener, die Wienerinnen. Anders. Wien ist anders! (*Hees: Ist, ja schon, das ist mir auch schon aufgefallen.*) Es ist ja schon von der Stadt seit vielen Jahren plakatiert worden und es ist auch so, ja. Und du musst, und ich finde, man muss das sehr viel darüber nachdenken: Wie will ich es transportieren? Wo will ich hin? Und ja. Und mit welchen mittlerweile Symbolen arbeite ich, dass ich alle einbaue und einbinde? Ja genau.

63 00:14:57 Hees

64 Also die Kommunikation müsste sozusagen ja durchdacht sein?

65 00:15:04 Gsteu

66 Genau, und es muss wirklich bei den Institutionen wie bei der Gebietsbetreuung, beim Nachbarschaftszentrum, bei der MA17, also und bei den Vereinen, bei den lokalen Vereinen, auch für die Communities landen die Info, sonst ist es - wenn das auf einer oberen Ebene ist nicht runter transportiert wird kannst du das eh vergessen.

67 00:15:26 Hees

68 Na klar, das stimmt, ich würde nochmal kurz aufs Rad fahren zurückkommen. Ich hatte mich gefragt, ob es bestimmte Barrieren gibt vielleicht die Frauen mit Migrationshintergrund vom Radfahren abhalten, was da so dein Eindruck aus deiner Arbeit hier ist, ob dir irgendwas aufgefallen ist, was so die Hauptgründe sind die dann Frauen anbringen, wenn sie sagen, dass sie kein Rad fahren können, wollen, was auch immer?

69 00:15:54 Gsteu

70 Also das ist vielleicht Angst, weil sie es auch als Kind nicht gelernt haben. Also das sagt mir dann sehr viel, dass das wichtig ist, Kinder zu ermutigen, Mädels zu ermutigen, das einfach zu tun. Also das hab ich bei meinen - ich hab 3 Töchter, das war mir ganz wichtig, dass die das alles lernen, ja. Und mit 3 haben Sie das können, spätestens mit 4. Und ich habe es persönlich mit Ihnen mit einem Tuch gemacht. Das kann man ganz einfach machen, wenn Sie im Rad sitzen. Kennen, kennst diese Radeln mit diesem Reifen? No go, ganz schlecht! Nur das normale, stinknormale Kinderrad und

dann mit einem Tuch, zack! Und dann mitlaufen. Und quasi wenn sie umfallen, ein bisschen stützen am Anfang, dass man, dass sie quasi nicht fallen können, hält man sie und sonst lässt man los. Also man hält das aber ohne dass (*unverständlich*) und wenn man merkt, sie umfallen, dann ziehen und das macht man 2 Stunden, dann können sie es.

- 71 Und also ich hab das bei allen dreien wirklich so gemacht und das hat super funktioniert ja super. Und OK, das kann man jetzt mit Erwachsenen eigentlich auch machen. Es ist halt anders, weil... Aber gescheiter ist es dann, weil es... Wenn du da, also da gibt es Fachleute dafür, also bei Erwachsenen mache ich es anders und nicht so. Aber das sollen die Radvokaten oder wer auch immer das dann tut, da kann man halt eher aus meiner Sicht nur Tipps geben, wie man halt, dass man eigentlich, wenn man schnell fährt, also je schneller man ist, desto sicherer wird man. Wenn du langsam dahinfährst, da fallen sie vielleicht um, aber dann muss man diese erste Angst einfach überwinden, dass man sich traut.
-

72 00:17:54 Hees

73 Also Angst, dass ist so ein großer Grund einfach?

74 00:17:56 Gsteu

75 Angst ist ein großes Thema, und ich glaube, dass es eben mit Erziehung zu tun hat mit dem „Frauen sollen nicht Autofahren, Frauen sollen nicht Radfahren, Frauen können das alles nicht, dürfen das alles nicht, wie auch immer“ vom Vater, vom Bruder vom...

76 00:18:12 Syren

77 Sonst darf ich noch was dazu sagen? (*Hees: Ja klar, natürlich immer*) Ich glaub die Frauen, die im Frauencafé sind, sind auch viele sehr jung Mutter geworden, also zumindest die Frauen, mit denen ich gesprochen hab. Und die gehen zum Beispiel viel nach dem Frauencafé direkt die Kinder abholen. Und wenn man 2 oder 3 Kinder direkt von der Schule oder vom Kindergarten abholt, ist halt auch schwierig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Ich glaube, das ist auch ein Thema. Also wir haben 2 Frauen zum Beispiel glaube ich direkt Kinder innerhalb von einem Jahr immer Abstand haben, und das ist vielleicht auch ein Thema, also wieso sie nicht fahren?

78 00:18:53 Gsteu

79 Ja, also da - das sind dann die Unterschiede zwischen dem Bobo sag ich jetzt einmal beihart, die irgendein Wagerl haben, wo sie 2 reinsetzen und den anderen - So wie ich (*alle lachen*). Ich hab auch innerhalb von 5 Jahren 3 gekriegt und eine waren ein Jahr auseinander. Aber, und dann du brauchst aber eines das schon fahren kann und eins kannst du hinten draufsetzen. Oder durch den Partner, und wir sind dann halt in den Prater gefahren und jeder hat hinten ein Kind gehabt am Sitz. Übrigens meinem Mann habe ich es auch gelernt, er war auch sehr unsicher. Also es geht nicht nur um Frauen.

80 00:19:31 Hees

81 Ja, eh klar.

82 00:19:33 Gsteu

83 Und wenn du aber 2 Kinder in so knappen Zeitraum hast, musste ich es ihm lernen, weil ich habe gesagt „ich will jetzt Radfahren, ich kann nichts weiter drauf tun und ich werde mir sicher nicht so ein komisches Zeug besorgen vorne. Du lernst, wir lernen es jetzt!“ Also bei uns war es halt dann umgekehrt. Aber die Syren hat Recht, also die kommen ja auch nicht ums Eck, die jetzt gerade zufällig bei uns im Frauencafé sind. Und wenn sie dann... also nicht zufällig, die kommen absichtlich, weil sie von der VHS hergeschickt werden, oder warum auch immer als Übungsmöglichkeit, um

Kommunikation zu üben. Aber ich würde jetzt auch nicht mit dem Rad daherkommen und dann wieder nach Ottakring fahren und dann dort meine Kinder abholen.

84 00:20:16 Hees

85 Na, ist doch etwas weit.

86 00:20:16 Gsteu

87 Und wenn es ein Kind ist, ja, dann muss ich das schon mal das können! Und da, das wird, das wird keinen Sinn machen.

88 00:20:24 Hees

89 Ja, das stimmt. Ich hatte mich noch gefragt, was getan werden könnte, also jetzt, ich sag jetzt mal außer Radfahren Kurse hatten wir schon darüber geredet und das überhaupt zu lernen, um vielleicht Frau Migrationshintergrund noch zu ermutigen oder dazu zu befähigen, mehr Rad zu fahren? Vorausgesetzt, sie möchten das überhaupt. Also was gibt es da noch so viele Ideen vielleicht?

90 00:20:49 Gsteu

91 Also bei Festen zum Beispiel für Kinder gibt es ja diese Hütchen, die man aufstellt und dann gibt es ein Fahrrad, Parcour, ne. Und da merke ich schon, dass die Eltern wollen, dass ihre Kinder das lernen. Also das ist stark zu spüren, auch bei den Frauen. Dass sie das wollen, dass die Kids das lernen. Und da könnte man eigentlich das auch für Frauen anbieten. Why not? Also, das ist dann niederschwellig, das ist dann im Rahmen eines Festes so wie dieses Nachbarschaftsfestes, das wir dann im Herbst haben, da kann ich mir gut vorstellen, dass man so Timeslots macht: Da sind die Kids, die Kinder, die Kleinen. Und dann könnte man einen Timeslot machen, wenn man sagt, wer von den Frauen von den Müttern hat Lust? Das Gleiche auszuprobieren, geht schon. Also das muss irgendwie sehr geschickt gestalten, dass, dass sie sich nicht komisch fühlen, sondern dass das ein nettes Angebot ist, was man halt annimmt und wo dann die Kinder sagen: „Probier, probier!“ Ja, und Angebote einfach setzen. Also ich würde das gerne wieder forcieren hier nur wir haben zum Beispiel kein Budget für das Frauencafé. Also hätte ich ein Budget, würde ich sagen wir nehmen einen Raum und wir machen das, ja. Wir fahren von hier los in den Prater. So müssen wir von hier los zum Prater Hartschen zu diesem Fahrrad Verleih und dort das mieten. Und das ist schon einmal die erste Hürde. Wo trifft man sich? Manche kommen ja mit der U-Bahn, die würden sich dann gleich dort treffen. Also das sind dann die wo ist der Anker? Wo gehts los? Aber solche niederschwellige Angebote fehlen einfach. Also da fehlt dann uns zum Beispiel das Budget.

92 00:22:50 Syren

93 Ich bin noch im Kinderbüro tätig von der Uni Wien, und wir haben den Workshop sauber unterwegs für Volksschulklassen. Und da wird sich auch der Fokus darauf gelegt, wie man unterwegs ist. Und das wird unter anderem auch von der Stadt Wien mitfinanziert. Und da geht es auch stark darum, was positiv am Auto, also am Auto, weil viele Kinder da noch von ihren Eltern viel mitbekommen. Aber was ist dann auch positiv, zu Fuß zu sein und was braucht man, um zu Fuß zu seinem Fahrrad unterwegs zu sein? Und die bieten zum Beispiel auch an Fahrrad Kurse. Und das sind Workshops schon eigentlich Kinder motiviert, Fahrrad zu fahren und dass die Eltern noch mit ihnen Fahrrad fahren. Und da wird hauptsächlich auch auf Mädels wert gelegt.

94 00:23:37 Gsteu

95 Das ist cool, ja ist...

96 00:23:38 Syren

97 Und es gibt auch die Gehsteig-Detektive, das ist auch mitfinanziert von der Stadt Wien und da geht es auch darum, dass man Kinder motiviert auch im Kindergarten schon mit dem Laufrad oder Fahrrad in Kindergarten zu kommen. Die haben dann so Kleber-Systeme, dass die Kinder halt belohnt werden, dass sie ihr Fahrrad ankleben können und solche Sachen, und da geht es aber auch wieder darum, dass man hauptsächlich Mädels auch aktiviert.

98 00:24:09 Hees

99 Das ist von der Stadt Wien?

100 00:24:10 Syren

101 Es sind jeweils, also die Stadt Wien gibt glaube ich die Aufträge. Ich glaube, das ist ähnlich wie mit der Gebietsbetreuung, dass man externe Unternehmen engagiert, die das dann machen, aber die Stadt Wien finanziert das.

102 00:24:23 Hees

103 Okay.

104 00:24:24 Gsteu

105 Mhm, das ist die Umsetzung vom Externen. Also ich wollte nochmal betonen, dass die Stadt eigentlich da schon sehr dahinter ist, ja. Was das Radfahren an sich betrifft. Es könnte noch besser sein, dass man da noch mehr ausbaut in die Richtung. Es gibt ja den Radbeauftragten der Stadt Wien. Aber also jetzt im Vergleich zum Bund, ja, im Vergleich zu Österreich, weil du mich gefragt hast, ob sie das richtig kommunizieren mit Migrantinnen und so weiter. Also ich muss sagen während der Covid-Zeit, fand ich, wurden also von unserem damaligen Bundeskanzler. Es wurden die Migranten nie eingebaut. Die haben sich nie irgendwie in keiner Form, also keiner der Gruppen hat sich da mitgenommen gefühlt, was Masken betrifft und so weiter. Also ich, das war eigentlich nicht gut kommuniziert. Aber das hat jetzt mit der Stadt nix zu tun. Die Stadt Wien hat sich schon sehr bemüht, was das betrifft, und bemüht sich auch bei dem Thema. Aber ich glaube, man muss es noch einmal in die Communities bringen und in die Vereine und mit Gebietsbetreuung, das ist ein guter Multiplikator ganz einfach. Eine gute Multiplikatoren, die das gescheit aufsetzen.

106 00:25:49 Hees

107 Ich hatte mich noch gefragt welche Potenziale es denn bietet, Frauen mit Migrationshintergrund das Radfahren zu ermöglichen, also jetzt...

108 00:26:02 Gsteu

109 Freiheit, Eigenständigkeit, man kann einkaufen damit, es kann das Auto ersetzen. Es kann einfach ein Lebensgefühl geben, das nicht zu ersetzen ist, ja, wenn du einfach frei bist und deine Dinge mit dem Fahrrad machen kannst. Du dich treffen kannst mit Freundinnen, mit Freunden, mit den Kindern unterwegs sein kannst, als Familie nicht immer hinterher (*unverständlich*) und musste also das das ist (*pausiert*) ein irrsinniges Freiheitspotential. Und ein Selbstwertgefühl, denke ich.

110 00:26:41 Hees

111 Ja, würdest du sagen, dass das auch nicht nur individuell, sondern auch so gesamtgesellschaftlich Potentiale hat?

112 00:26:50 Gsteu

113 Sehr, sehr stark. Weil ich glaube, dass die Frauen dann auch anders wahrgenommen werden, wenn sie eigenständig von A nach B fahren können, ohne geleitet zu werden von irgendwem oder irgendwas. Also die Außenwahrnehmung ist eine andere, wenn eine Frau Autofahren kann oder wenn eine Frau Fahrradfahren kann, Roller fahren kann, all diese Dinge, Segway fahren kann, wenn sie da einfach diese Hürden nimmt und die Angst weg ist. Als wenn man das Gefühl hat, ja, die kann das nicht, weil das ist so ein können, nicht können. Also du kommst in eine Schublade rein, glaub ich. Ja, und dann wird sehr stark eingegrenzt, dadurch auch, also sind halt viele Dinge nicht möglich.

114 00:27:51 Hees

115 Ja genau, ich hab mich noch gefragt...

116 00:27:55 Gsteu

117 Gesellschaftlich muss ich erst nachdenken.

118 00:27:56 Hees

119 Ja, ich habe mich gefragt, ob die Gruppe der Migrantinnen auch einen Beitrag zur Transformation von Mobilitätssystem oder zur Verkehrswende leisten kann oder ob man ihr das überhaupt zumuten sollte, oder sie so betrachten sollte, beides vielleicht?

120 00:28:16 Gsteu

121 Auf jeden Fall! Also ich halte das für ganz wichtig, weil sonst schaffen wir das nicht. (*Pausiert*) Ganz, ganz wichtiger Punkt, weil bald haben wir mehr Migrant:innen als Österreicher:innen. Und das ist, in allen Ländern wird sich das ähnlich abspielen. Und dann ist diese, der Punkt einfach erreicht wo, wenn man sie nicht abholt, nicht einbindet, dann ist es gelaufen. Und da können wir uns abstrampeln, wie wir wollen, wenn die anderen sagen mit dem Auto, weil ich habe das Auto, laute Musik und ist cool. Und wenn ich nicht erkläre ja, es ist noch cooler Rad zu fahren und den Kindern das auch kommuniziere, dann hilft das nichts, dann können wir Kopf stehen. Ja, nein, das muss man machen. Und nicht nur bei den Frauen, vor allem auch bei den Männern, noch mehr bei den Männern! Wenn wir jetzt von der Verkehrswende reden, also von der Transformation.

122 00:29:18 Hees

123 Ja, würdest du sagen, dass die Frauen, die vielleicht sogar empfänglicher für sind als die Männer für so ein Umdenken oder kann man das so nicht so?

124 00:29:32 Gsteu

125 Glaub ich schon prinzipiell, ich glaube, dass es aber viele Männer gibt, die da schon in die Richtung denken, und auch das Ganzheitliche sehen. Aber ich glaube, dass ist immer noch ein Statussymbol und wenn man sonst nichts hat das Statussymbol schlechthin. Warum gibt es diese ganzen Leasing-Autos, Mercedes und BMW und weiß der Kuckuck? Und wie man sich halt noch profilieren kann, und will vor Freunden, vor der Community, vor anderen? Das ist es, ja. Mehr ist da nicht, also für uns zumindest sichtbar. Und ich denke mal, wenn man da, wenn man das schafft, zu ersetzen gegen ein E-Bike oder weiß der Kuckuck was, ja, gegen ein cooles E-Bike, das noch cooler ist als der BMW, und das transportieren kann, dann hat man gewonnen, ja. Oder einfach ein ganz stinknormales Rad mit 5 Gängen oder 20?

126 00:30:39 Hees

127 Ja, ja, hier, vielleicht sogar 3, wenn man dann rüberfährt (*lacht*).

128 00:30:43 Gsteu

129 Ja eh, aber 3 gibt es nicht mehr, das gibt es fast nicht mehr. Ich wollte jetzt mit 3, dann kriegst du 16. Im Grunde brauchst du eh nur 5 wahrscheinlich aber.

130 00:30:58 Hees

131 Ja, das stimmt. Ich hatte noch eine Frage, und zwar hat sich in der Zeit, wo du dich jetzt schon damit auseinandersetzt und mit den Migrantinnen zu tun hast, vielleicht auch Wünsche oder spezielle Meinungen bezüglich des Radfahrens in Wien herauskristallisiert? Gibt es da bestimmte Wünsche, die dir aufgefallen sind oder die du mitbekommen hast, von denen Migrantinnen gegenüber dem Rad fahren?

132 00:31:29 Gsteu

133 Eigentlich nicht. Also, wir wissen, dass Radwege gut sind, wenn Sie in eine Richtung gehen und wenn es 2 gibt auf unterschiedlichen Straßen Seiten. Aber jetzt konkret glaube ich, dass um zu dem Punkt zu kommen, wo sich jemand was wünschen kann, müssen die Leute das schon gemacht haben öfter, und ermutigt worden sein, um nachher sich auch zu trauen zu sagen, ich will das und das. Also meine Erfahrung ist die, dass Migrantinnen das erst dann tun, wenn sie voll integriert sind, wenn sie sich zugehörig fühlen, wenn sie wissen, ich zahle hier meine Steuer, ich arbeite hier, ich habe hier Kinder. Dann trauen sie sich das auch erst und weil vielleicht, weil sie sich das nicht noch nicht zu fühlen, deshalb wird das noch nicht so gefordert, was das Radfahren betrifft. Aber da bin ich jetzt sicher nicht diejenige, die Fachfrau, vielleicht müsstest du dann mit einem anderen noch reden. Vielleicht gibt es Frauen, die sagen, das will ich, das will ich, das will ich auf dem Gebiet, die das nutzen.

134 00:32:48 Syren

135 Ich meine, bei uns im Frauencafé die Frauen mit Migrationshintergrund sind oft da um die Sprache besser zu üben. Und ich glaube, wenn man unsicher ist in der deutschen Sprache, dass man dann seltener Forderungen stellt und versucht zu argumentieren, was man sich wünscht. Ich glaube, das ist auch ein großer Punkt ja. Und wir haben viele sehr junge Frauen da. Und ich weiß nicht, obwohl ich die deutsche Sprache kann, ob ich Forderungen stellen würde. Ich glaube, das ist vielleicht auch noch ein Punkt.

136 00:33:16 Gsteu

137 Ja, also wie gesagt, du hast völlig recht.

138 00:33:20 Syren

139 Wir hatten letztes Mädchen da, die war 14 und ihre Schwester 20? Also, und das sind junge Frauen.

140 00:33:29 Gsteu

141 Und es gibt eine Ältere, die ist etwas älter als ich, die ist schon in Pension. Österreichische Staatsbürgerin, eigentlich Türkin. Die habe ich gestern wieder getroffen und. Also sie würde sagen, was Sache ist, ja. Sie ist lang da, sie ist Krankenschwester, ihr Sohn ist Arzt, die ist voll integriert. Sie hat auch jetzt Angst, dass die Leute alle Erdogan wählen,

80%. Also die ist auf der anderen, die ist bereits auf das sozusagen, wie soll ich sagen? Die ist Teil der Community, unserer Community. Die sagt „die anderen“, ja. Wann ist der Punkt wo sich das dreht und wo sich das wendet? Dass man sich so integriert fühlt, dass man nicht versteht, dass wer anderer noch irgendwie versucht, Wahlbetrug zu machen oder wie auch immer, weil sie da eigentlich noch - also weil die sind noch türkische Staatsbürger, die meisten. Und das heißt, sie können auch wählen. Sind aber hier und kassieren das Geld von Österreich. Und das sind ihre dann ihre Vorwürfe auch. So jemand, dann gibt es eine andere, die ist Fahrschullehrerin. Auch gebürtige Türkin, also das sind schon andere Kaliber, die das sagen würden, ja. Die müsste man Fragen dazu. Die haben sicher eine Meinung dazu, die können sicher beide Radfahren.

142 00:35:05 Speaker 1

143 Ja, ich habe eigentlich jetzt auch schon alle Fragen gestellt, die ich mir aufgeschrieben habe. Aber das geht eigentlich schon zum nächsten Punkt, weil ich wollte nämlich fragen, ob es die Möglichkeit gibt, mit Menschen aus meiner Gruppe auf irgendeine Art und Weise in Kontakt zu kommen über eure Einrichtung. Was du jetzt schon öfter erwähnt hast, ist, dass du auch einige Personen kennst, die zum Beispiel Radfahren und auch andere Initiativen und so. Ich weiß nicht, ob es die Möglichkeit gibt, irgendwie Kontakte weiterzuleiten?

144 00:35:36 Gsteu

145 Ich werde ihn mal fragen ja, machen wir das so?

146 00:35:39 Hees

147 Ja, das wäre super, das wäre super, ich hab so ne Art kleine Umfrage vorbereitet für meine Fokusgruppe, die würde ich vielleicht einfach dir per E-Mail schicken und vielleicht gibt es die Möglichkeit, dass du die irgendwie in irgendeinem Info-Verteiler oder so verschickst ich weiß nicht, ob ihr sowas habt oder direkt an die Leute, die dir einfallen.

224 00:39:23 Gsteu

225 Also was mir jetzt ad hoc einfällt, was mir fehlen würde. Also nicht jetzt bei der Umfrage, sondern überhaupt, als migrantische Frau, die ich jetzt nicht bin: Die Radwege sind zu schmal, oft. Also, wenn ich unsicher bin, und mir geht es jetzt manchmal so, wenn ein Roller dabei daneben zischt oder irgendein Segway oder sonst irgendwas, was man nicht hört und zischt vorbei und du bist auf der Prater Straße. Ich war jetzt schon länger nicht, ich weiß nicht, ob das schon umgebaut ist, aber auf der rechten Seite da gehen die Leute quer zum Auto, sie gehen in die Cafés, sie überqueren das Ding. Und wenn das dann breiter wäre, wenn ich jetzt nicht Rad fahren könnte, ich wäre sehr unsicher, ja, besonders mein Ding. Ja, ja und das kann man schon ändern ja, wenn man wirklich will, dass - die also ich weiß, es gibt Straßenquerschnitte und man muss das alles überlegen und trallala... aber wenn man jetzt wirklich sagt, man will daran arbeiten, dann ist es der erste Punkt.

226 00:40:29 Hees

227 Auf jeden Fall, das stimmt. Ja, da bin ich auch eben gefahren, das ist immer anstrengend.

228 00:40:36 Gsteu

229 Ja, auch auf der Ausstellungsstraße ist das so, dass es schmal ist, und da müssen eigentlich die Fußgänger ausweichen. Also auf der rechten Seite, wenn du da vom Praterstern kommst, da gehen die Fußgänger immer am Radweg, weil sie keinen anderen Platz haben eigentlich außer Wiese. Wenn du dann klingelst, dann sind ja viele Touristen da grade beim Prater, dann merken sie „ah, ich bin ja da falsch“. Das sind einfach nicht gute Lösungen.

230 00:41:06 Hees

231 Ja, das stimmt, aber hier wurde jetzt zum Beispiel, habe ich jetzt gesehen der obere Teil ja das.

232 00:41:10 Gsteu

233 Hier ist es verbreitet beim, genau, das ist in der Lasallestraße, das kann was.

234 00:41:14 Hees

235 Macht schon einen Unterschied auf jeden Fall. Ja schön, wenn es überall so wäre. Na ja, überall, wo es notwendig ist zumindest. Ja, genau also, das wäre super, wenn du das weiterleiten könntest, und ich würde dann nochmal schicken bzw. euch. Wann ist denn heute euer Café? Bis wann bräuchtest ihr das denn?

236 00:41:37 Syren

237 Und 14:00 Uhr.

238 00:41:39 Hees

239 Okay, dann mach ich das gleich, wenn ich zu Hause bin. Ja, das wäre perfekt, das würde mich super freuen, vielleicht interessiert das auch jemandem, der zweite oder der zweite Grund für die Umfrage ist, dass ich da noch die Möglichkeit gegeben habe, dass man seine Email Adresse angibt, weil ich natürlich auch gerne mit Frauen aus der Gruppe Interviews führen würde. Auf also natürlich auf freiwilliger Basis, also muss man nicht, kann man machen, wenn man möchte Email Adresse angeben und dann würde ich mich mit denen halt nochmal per E-Mail so zu zweit verabreden für ein Gespräch oder irgendeinem Rahmen.

306 00:45:52 Gsteu

307 Also ich weiß zum Beispiel, dass die Salome, du müsstest die Salome interviewten eigentlich. Denn die Salome war mit uns auf Exkursion in. Ich glaube, es war...

308 00:46:03 Syren

309 Salome arbeitet hier.

310 00:46:05 Gsteu

311 Ja, das ist meine Arbeitskollegin, sie ist Architektin. Wir waren auf Exkursion in Dänemark. Kopenhagen glaub ich. Und, also unser damaliger Leiter hat gesagt: „Und jetzt machen wir eine Rad Exkursion. Jetzt wollen wir uns Räder aus.“ Und sie war noch nicht... hat sich total überfahren gefühlt, dass wir da jetzt alle das machen müssen und wollte nicht. Irgendwie hat sie sich dann einen Ruck geben. Ich habe gesagt „das schaffen wir schon komm!“ Aber sie hat, das musst du echt, dann müsstest du sie fragen, wie sie sich da gefühlt hat. Weil ich weiß, sie hat gelitten, hat echt gelitten und ich war nachher, wir waren so stolz auf sie. Sie hat echt gelitten. Also ich habe das Gefühl gehabt sie wäre am liebsten wegelaufen und es gab aber kein Entrinnen, weil wir waren eine Gruppe und wir sind von da nach da gefahren, ja. Und das ist so wie friss oder stirb. Und sie wollte einfach sie hat gesagt, „ich mach das nicht wie kann er das machen, er kann mich nicht zwingen!“ Aber dann war dieses unser Rad-Ding da im Prater und dann ab dem Zeitpunkt weiß ich noch, ist sie da mit dem Fahrrad nach Hause gefahren und in die Arbeit. Das ist nur quasi da die Haupt-Allee entlang.

Und dann habe ich richtig gemerkt, wie sie also, das noch einmal ganz toll mitnimmt, ja. Also eben diese Erfahrungen jetzt schaff ich das, jetzt gehört mir die Welt.

312 00:47:49 Hees

313 Kann man natürlich auch super Rad fahren da.

314 00:47:51 Gsteu

315 Ja, da kann man da. Passiert nicht so viel, da ist kein Verkehr. Aber es ist genau das das Thema ja.

316 00:47:59 Hees

317 Ja nee. Das wäre super also.

318 00:48:00 Gsteu

319 Und es geht um Österreicherinnen ja, die hier sozialisiert sind in Innsbruck, und die studiert haben. Aber wenn du es als Kind nicht gelernt hast, hilft dir das nix. Es geht quer durch, glaube ich alle Schichten und eins wollte ich noch sagen weiß ich nicht, ob dich das interessiert bei den Männern. Wir haben jetzt auch ein Männer-café, wo ich ein paar Mal dabei war, weil ich dem jungen Mann unterstützte, beim Aufsetzen von der Gruppe und bei der Themenfindung und so. Und ich auch in einer Sauna Gruppe bin in einer Gemischten, wo ich bei der bei den Männern oft bin, weil die einfach bessere Aufgüsse haben. Und ich immer ganz oben besitzt also und dadurch einen gewissen Status hab ja. Ich halt am meisten aus von allen und das nutze ich dann auch für gewisse Dinge, ja. Also und da ist mir, da haben wir jetzt über verschiedene andere Sachen mal geredet, ich und einer von der Sauna. Und da ist es um (*pausiert*) Ja, weil wir geredet haben, diese Transformation und wer und wie sind die Frauen offener als die Männer und zugänglicher? Und da bin ich mit ein paar Migrant:innen in der Sauna, die wirklich, wo ich das Gefühl hab, die einen, fahren mit ihrem Ding jeden Zentimeter und dann gibt es Junge, die bereits anders denken und die auch über ihre Community sagen: „Na ja, manche sind halt Machos. Die checken das nicht“. Und es gibt aber bereits diese, die sehr bewussten ja. Und die müsste man... (*Hees: erreichen*). Erreichen, genau, und die habe ich jetzt auch versucht, ins Männer-Café zu kriegen, dass da auch eine multikulturelle Geschichte entsteht, weil man voneinander lernt und dann kann man auch solche Themen ansprechen, mitnehmen und durch die unterschiedlichen Meinungen kann sich jeder wieder eine neue bilden.

320 00:50:16 Hees

321 Ja, das stimmt, das ist superspannend. Aber auch gut, dass es das für Männer auch gibt. Also für beide Gruppen.

322 00:50:17 Gsteu

323 Ja genau und die da sind, sind eigentlich dann sehr offen, was die Themen betrifft. Und spannend wird es dann, wenn sich das mischt, mit anderen, die so nie kommen würden: „Ja, was brauche ich das Männer-Café, ja, wenn ich meine Freunde und mein Bier habe“ so quasi. Und bleiben in ihrer Blase. Aber das, und ich tu da halt so n bissl vernetzen, schauen, was da rauskommt ja.

324 00:50:49 Hees

325 Ja, nein, also das klingt auf jeden Fall sehr spannend, sehr vielfältig.

326 00:50:55 Gsteu

327 Ja, ich glaub aber nur so schafft man diese Dinge, von denen du gesprochen hast. Wie komme ich dorthin? Ich komme dort nur hin, wenn ich diesen Austausch schaffen. Dieses Bewusstsein, die unterschiedlichen Bewusstseins-Ebenen immer wieder kommuniziere und so, dass es alle hören. Und nicht nur die des eh wissen, wie es geht. Ja, weil die brauchen, die braucht man dazu nicht, also die brauchen wir, aber die, die müssen es schaffen, die anderen zu reinzuholen, ins Boot und das schaffst du aber nur, wenn du mich mit allen auseinandersetzt und nicht nur, genau. Ja, sorry ich sehr viel gequatscht (*lacht*).

328 00:51:33 Hees

329 Ja super Dankeschön, das war spannend, deshalb war ich ja hier, aber ich habe mich auf jeden Fall sehr gefreut. Ich mach jetzt mal hier beenden ja.

Interview Transcript E8 MA18

1 Attending:

2 David Hees

3

E8 (wishes to be anonymized)

4

5 Transcript

6 00:01:16 Hees

7 Genau, also die erste Frage wäre erstmal, fahren Sie selbst in Wien Fahrrad?

8 00:01:16 E8

9 Ist ja keine Grundvoraussetzung, wenn man Radwege plant (*Hees: Na, absolut nicht*). Natürlich fahr ich mit dem Rad. Wir haben auch einen Dienstfahrrad und wir machen auch private Sachen, private Wege, also Dienstwege mit dem Fahrrad. Wenn es nicht zu weit weg ist also, wenn die BV23 fahre ich dann doch mit der Schnell-Bahn, nicht mit dem Fahrrad.

10 00:01:41 Hees

11 Das versteh ich! Genau, ich gehe mal direkt ins Inhaltliche: Also welche Aufgaben hat denn die MA18 und welche Rolle spielt der Radverkehr innerhalb der MA18?

12 00:01:55 E8

13 Ja, wir sind ja Stadtentwicklung und Stadtplanung, wir haben ein sehr breites Betätigungsfeld. Wir haben mehrere Referate bei uns, Stadtentwicklungs-Referat, das sich vorwiegend mit der Frage Widmungen, beziehungsweise welche Entwicklungen sind wo örtlich sozusagen verortet. Also Stichwort Seestadt Aspern, Hauptbahnhof oder was weiß ich weiß ich was. Ich arbeite im Mobilitäts-Referat. Wir sind dazu da, dass wir uns das Mobilitätsgeschehen in Wien anschauen, dass wir Vorschläge machen für eine Verbesserung des Mobilitätsgeschehens. Da gibt es verschiedenste Kolleginnen und Kollegen von mir, die sich mit U-Bahn Planungen zum Beispiel beschäftigen, mit Straßenbahn Planung und ich bin halt für den Radverkehr vorwiegend zuständig. Und wir machen sozusagen den Überbau, also dieses Hauptradwege-Netz, das wird bei uns verwaltet und auch weiterentwickelt. Und dann auch viele Machbarkeitsuntersuchungen, wo wir dann schauen, also wie kann man in konkreten Situationen, Wirklichkeiten, dann eine Radfahrlösung unterbringen? Mit welchen Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer etc. Und das ist dann sozusagen die Basis-Arbeit für zukünftige detailliertere Untersuchungen seitens der Straßenverwaltung zum Beispiel. Wenn es dann mal an ein Umsetzungsprojekt geht, das heißt, wir machen die... sozusagen die Trassenlage, die Anlageform und grob abschätzen, was das bedeutet in diesem Straßenzug, ob das jetzt die Park Spur weg, oder ist die Fahrspur weg, oder kann man irgendwo anders Fläche abzwacken? Sie wissen, in Wien (*unverständlich*).

14 00:03:33 Hees

15 Ja, wohl wahr (*lacht*).

16 00:03:36 E8

17 Schwierig, jemandem was sozusagen wegnehmen. Und das ist eigentlich unser Ziel, dass wir das für die Politik aufbereiten als Grundsatzentscheidung dann. Zahlt es sich aus, in diesem Bereich jetzt vertieft einzusteigen mit einer konkreten Umsetzungsplanung, oder ist das sozusagen dort nicht umsetzbar, weil XY. Eigentlich unser Job.

18 00:03:59 Hees

19 Ja, und dann eine Frage, die ich hätte, wäre, wie die MA18 dann im Verhältnis zu den anderen Magistratsabteilungen steht? Also ist die MA18 dann die hauptverantwortliche Abteilung für Mobilitätsfragen, oder gibt es auch noch andere Abteilungen, die sich da irgendwie überschneiden? Vor allem in Bezug auf Radverkehr, oder geht Radverkehr immer an sie?

20 00:04:20 E8

21 Das ist eben die Frage der Maßstäblichkeit. Also wir sind immer gegenseitig sozusagen im Planungsprozess beteiligt. Also wir, wenn wir eine Planung machen und natürlich insbesondere die MA46 als Verkehrsbehörde, die MA28 als Straßenbauabteilung, die Wiener Linien, die MA42, wenn es um Grünflächen geht und andere Abteilungen sind da sozusagen Teilnehmer und arbeiten mit und erstellen das Konzept. Und wenn das dann mal in die nächste Planungsstufe geht, dann ist verantwortlich die MA46 und die MA28, je nachdem, ob es eine Baumaßnahme ist oder nicht. Und da sind wir dann als Projektbeteiligte auch noch eingebunden und versuchen dann auch noch unser Wissen, dass wir schon in der ersten Planungsstufe - es ist ja nicht bei jedem Projekt erste und zweite Planungsstufe, aber die größeren halt – schon auch einbringen dort und auch schauen, dass sozusagen dann auch die Qualität gesichert sind, die wir so vorher genommen haben.

22 Also das wären diese gegenseitigen Dinge, also eine Abteilung ohne der anderen ist... kann zwar theoretisch arbeiten, hat aber natürlich nicht den Wissensinput und hat auch nicht dieses Knowhow, wie wenn man jetzt gemeinsam an Projekten arbeitet und das ist im Prinzip ein Magistrat eigentlich, es ist kein so ein Denken wie wir sind die MA 18, wir sind so gescheit und machen was, es ist immer ein breiter Prozess.

23 00:05:47 Hees

24 Super vielen Dank. Ich würde dann direkt mal ein bisschen was spezifisch zum Radverkehr in Wien fragen, wenn ich schon mit Ihnen spreche. Und zwar vielleicht, welche Aufgabe und Relevanz hat denn der Radverkehr innerhalb des Mobilitätssystems in Wien aus Ihrer Perspektive?

25 00:06:06 E8

26 Ja, also da müssen wir natürlich aufs Fachkonzept Mobilität verweisen. 80%... Modal Split beim Umweltverband und 20% im Autoverkehr. Und das zeigt ja schon, dass hier ein Miteinander auch drinnen steckt, dass der... Umwelt-Verbund sozusagen... jeder trägt seinen Teil dazu bei, dass hoffentlich irgendwann wirklich nur mehr 20% Autoverkehr ist. Und natürlich hat die Wiener Linien da Sonderstellung, weil sie die wichtigste Transportmöglichkeit in der Stadt ist, mit fast 40% oder jetzt weniger wieder. Dann kommt der Fußverkehr und dann kommt der Radverkehr mit einem doch deutlichen Abstand und dementsprechend ist der Radverkehr ein Teil dieses Gesamtkonzepts. Aber man muss natürlich auch sagen, die Wiener Linien... sind natürlich auch schon ein teures... Angebot. Also die U-Bahn im Betrieb, (*Hees: Natürlich*) die U-Bahn, wenn sie gebaut wird und die Straßenbahnen und so weiter. Ist ja alles sehr wichtig. Der Radverkehr hat diesen Part, dass er halt mit einem relativ überschaubaren Mittelleinsatz auch einiges bewegen kann. Und dies ist bei der Pandemie gesehen, jetzt von 7% auf 9% gestiegen sind. Das ist jetzt international immer noch nicht eine Top Position, aber immerhin, es hat sich etwas getan. Das sehe ich also schon auch in der Position, dass man sagt, also... wir mit dem Radverkehr haben... Wiener Linien haben die großen Achsen, aber wir sind in der Fläche sehr stark, wenn

wir es gut organisieren, weil dann diese Querverbindungen ja dann alles mit ÖV sehr schwierig abzudecken ist. Und da ist der Radverkehr schon einen... Vorteil in der Fläche. Nicht so sehr auf der Strecke, da ist natürlich die Wiener Linien mit einer U-Bahn, wird man nicht so schnell mit einem Rad gleichziehen können an der Oberfläche.

27 00:08:01 Hees

28 Ja, sicherlich. Genau das hat schon n bisschen eine andere Frage berührt, was Sie jetzt gesagt haben, und ich hatte mich gefragt, welches Ziel die Stadt Wien bezüglich des Radverkehrs verfolgt? Also Sie meinten jetzt, der Radverkehr hat da eher so eine kleinere Stellung als jetzt die Wiener Linien und der Fußverkehr zum Beispiel? Ist das Ziel, dass sich das ändert, oder soll es eher in derselben Relation, nur größer ausgebaut werden, der Umwelt-Verbund sag ich jetzt mal. Also ist das hier jetzt irgendwie, dass Wien jetzt zur Fahrradstadt wird, oder ist die Hierarchie, so wie sie gerade ist, OK, oder was sind da so die Ziele?

29 00:08:39 E8

30 Also ich glaube, dass Wien die letzten Jahrzehnte sozialisiert wurde als ÖV-Stadt. Auch mit der Preispolitik, mit der 365€ Jahreskarte etc. manifestiert sich das ja auch. Schüler-Freifahrt und so weiter, und dann das halbe Preis Seniorenticket. Das heißt, man wird jetzt nicht sagen können, jetzt lassen wir den ÖV weg, das kann man ja auch mit dem Rad machen. Das wird nicht passieren und das wäre auch sinnlos, weil wir haben ja super ÖV-System, als wenn wir das jetzt mutwillig irgendwie umerziehen. Das Thema ist, ob weitere Steigerungen mit teuren Reformmaßnahmen umgesetzt werden, oder ob es vielleicht gelingt, dass man sagt, eine Kombination aus Fahrrad und ÖV zu etablieren, wo jetzt sagt, da ist noch einige Luft nach oben. Dass man sagt, das Fahrrad sozusagen auf diesen fünf Kilometern, auf der letzten Meile, wie auch immer man das nennen will, hat die Stärken. Die U-Bahn und die großen Straßenbahnen etc. haben auch ihre Stärken, und dass man das... Und das wäre, glaube ich, das Ziel. Also natürlich, und das sieht man jetzt auch bei den Bauprogrammen, wird viel Geld investiert jetzt in den letzten zwei Jahren. Jetzt glaub ich auch schon sichtbar, jetzt etwas weiter gegangen (*Hees: Ja, definitiv*). Aber deshalb haben wir jetzt nicht... wenn man jetzt, wie in der Lassalle-Straße, den vier Meter breiten Radweg hat, fährt die U-Bahn trotzdem drunter.

31 00:10:03 Hees

32 Sicherlich klar, natürlich.

33 00:10:04 E8

34 Also man kann eine Zwangsbeglückung machen, aber man kann dieses Zusatz-... oder man kann dieses Alternativangebot, das ist jetzt wirklich der Eindruck, wo jetzt die Politik (*unverständlich*) aber ist ein attraktives Alternativangebot für Menschen, die jetzt nicht acht U-Bahn-Stationen fahren, sondern nur drei, oder fünf. Und die können dann die diese Strecke auch per Rad machen und machen was für die Gesundheit und es ist eigentlich sozusagen, glaube ich, das, was jetzt das Ziel ist.

35 00:10:36 Hees

36 Ja, alles klar. Ich würde mal direkt daran anknüpfen: Wie beurteilen Sie denn die aktuelle Situation von Radfahrern und Radfahrerinnen in Wien, also was ist momentan in Wien aus Ihrer Sicht positiv und was ist eher negativ und was soll konkret verbessert werden?

37 00:10:57 E8

38 Ja, also ich meine, wir haben ja in Wien jetzt seit vielen Jahren, und ich bin ja da auch beteiligt planerisch, schon gezeigt, dass das Netz sukzessive gewachsen ist. Jetzt im Moment habe ich den Eindruck, dass es sehr stark fokussiert ist. Und

das ist auch das strategische Ziel, sag ich jetzt mal, das wirklich einzelne Routen besonders priorisiert werden in der Umsetzung, auch zeitlich, so dass man jetzt zum Beispiel sagt jetzt kommt Theaterstraße, Lasalle-Straße, Wagramer Straße die Achse zum Beispiel jetzt wirklich an sehr gut bis Top Level kommt, und das ist natürlich schon eine neue Qualität. Bisher haben wir eher in lokalen Bereichen einzelne große, schöne Projekte gemacht. Aber diese lang gezogene, also diese lange Route, die auch die Sicherheit bietet, dass Sie eben nicht dann irgendwo einmal stehen und wissen jetzt nicht so wirklich, wie geht es jetzt weiter, weil jetzt ist gerade der Radweg aus und es gibt keine Fortsetzung. Das, ehrlich gesagt, also das wäre jetzt dieses Ziel. Und natürlich mit einer ungefähr Vervierfachung der Umsetzungsgeschwindigkeit ist natürlich da jetzt auch mehr in verschiedene Richtungen möglich. Also nicht nur die eine Route nach Norden, sondern das andere Thema ist jetzt auch zum Beispiel die Route Süd, wo man die Argentinier Straße jetzt mit der Fahrradstraße hat. Also das wäre dann auch die andere Achse nach Süden hinunter und auch die (*unverständlich*) noch mit einer deutlichen Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation.

39 Das heißt, es ist jetzt eigentlich großes Ziel. Und natürlich muss es das Ziel sein, und das hängt auch mit diesen Runden zusammen, dass man einer möglichst breiten Bevölkerungsgruppe ein Angebot macht. Das ist eigentlich dieser eight-to-eighty-Gedanke, also dieses von 8 bis 80 könnte eigentlich jeder fahren, da brauch ich aber jetzt halt andere Anlageformen braucht als der geübte männliche Radfahrer zwischen 30 und 50.

40 00:12:51 Hees

41 Ja, genau, ja.

42 00:12:53 E8

43 Der braucht nicht Top Qualität, weil der fährt eh. Aber es ist jetzt nicht die Mehrheit. Und man darf nicht vergessen, dass heute immer noch ungefähr die Hälfte, ein bisschen weniger als die Hälfte, 40% ja nicht einmal Rad fahren, überhaupt nicht Rad fahren. Dementsprechend muss ich halt Angebote schaffen, wo nicht einer sagt, wo sich jemand einmal draufsetzt und sagt das war jetzt nichts, da fahr ich nie wieder.

44 00:13:21 Hees

45 Ja, das wäre natürlich sehr schade.

46 00:13:22 E8

47 Das ist das Ziel. Dieses Angebot für breite Bevölkerungsschichten. Ich glaube, es wird auch angenommen, werden wir dann sehen, bei der Achse, was da nochmal für ein Schwung reinkommt, wenn das alles gebaut ist.

48 00:13:37 Hees

49 Ja, genau, das schließt eigentlich schon direkt an meine nächste Frage an und war zwar: Haben Sie denn eine Veränderung in den letzten Jahren festgestellt bezüglich des Radverkehrs? Also haben Nutzer:innen oder das Nutzungsverhalten sich verändert und reagiert die Stadt Wien darauf?

50 00:13:54 E8

51 Also das habe ich schon ein bisschen vorher schon vorweggenommen, aber jetzt vielleicht nochmal ein bisschen konkretisieren. Die Veränderung war einfach, dass die Stadtregierung jetzt nochmal einen anderen Schwerpunkt setzt auf das Thema, weil man jetzt viermal so viel Geld hergibt, wie vor drei Jahren, dann ist das ein eindeutiges politisches Statement, das muss man ganz ehrlich sagen, ja. Das ist das eine, das andere ist, dass man bald, ich bin ja sehr lange in dem Geschäft schon dabei, dass man auch sehr viele Wandel erlebt hat, und wir hatten diese Phase in den 2000er Jahren,

Ende der 90er Jahre dann die ganzen 2000er Jahre... mit der Forderung: Radverkehr gehört auf die Fahrbahn. Sind natürlich viel gebaut worden damals, insbesondere auch viele Mehrzweckstreifen. Und diese Mehrzweckstreifen waren damals durchaus eine Innovation und man hat damit das Rad sichtbar gemacht im Straßenraum. Heute ist es aber eher eigentlich eine Anlage, die keiner will. Der Radler nicht, weil da fährt man direkt neben die parkenden Autos, dann geht die Tür auf... neben dir überholen die Autos mit relativ geringen Abstand. Das ist nicht sehr angenehm zum Fahren. Insbesondere wenn man 8-80 rechnet, wird der Mehrzweckstreifen nicht besonders gut wegkommen. Der Autofahrer hat sich auch geärgert, weil er praktisch sagt, der Radfahrer muss ich jetzt überholen, dann kommt einer entgegen dann (*Hees: Ja, ist nicht optimal*). Und wenn Sie jetzt genau die Bauprogramme anschauen, es kommen fast keine Mehrzweckstreifen mehr. Man hat diesen Switch gemacht zum Radweg, zum baulichen Radweg, der in den 2000ern ein bisschen verteufelt wurde. Und so sind halt auch manchmal diese Wellen, ja. Das ist so wellenförmig. Und die Politik hat aber jetzt darauf reagiert, weil das auch bei Befragungen rausgekommen ist. Die Leute wollen halt abgesetzt vom Kfz-Verkehr fahren und vor allem dort, wo halt starker Verkehr ist und wo da hohes Tempo gefahren wird und wo hoher Schwerverkehrsanteil ist.

-
- 52 Und das andere Thema ist, dass man dann jetzt doch relativ stärker in dieses Thema Fahrradstraße hineinsteigen muss. Früher noch ein bisschen Stiefmütterchen-Dasein, jetzt haben wir auch die Argentinierstraße, die immerhin einen baulichen Radweg jetzt hat, der natürlich nicht attraktiv ist mit zwei Meter Breite, wird jetzt zur Fahrradstraße, und zwar zu einer wirklichen Fahrradstraße, wo man sich wirklich Gedanken gemacht hat, dass das eben kein Durchzugsverkehr drinnen ist, dass das eben eine breite Fahrbahn ist und so weiter. Das wird jetzt auch ein, wenn das kommt, wird das auch ein Zeichen sein sozusagen, wie man sich auch abseits von Radwegen... die (*unverständlich*) Straße gibt es jetzt da 20-30 Jahren, hat man auch vieles jetzt verbessert mit den Querungssituationen und so. Aber das ist auch... das Modell ist halt noch nicht Fahrradstraße, das ist eigentlich der Faktor (*Hees: Ja*). Diese beiden, also diese Radwege mit schönen Breiten, wo man auch überholen, nicht wie bei der 2. Linie oder was wo man... Und das andere ist dann in nicht so exponierten Straßen, dass man Fahrradstraße macht. Und das wären diese Veränderungen, die ich sehe.

53 00:17:05 Hees

- 54 Ja, spannend. Sehen Sie denn auch jetzt in den Zahlen Veränderungen, also haben Sie das Gefühl, dass jetzt heute mehr Menschen Fahrrad fahren oder auch vielfältigere Menschen Fahrrad fahren als früher, oder lässt sich das schwer beurteilen?

55 00:17:20 E8

- 56 Es gibt ja erstens die automatischen Dauerzählstellen, da können Sie es sich anschauen. Zum Beispiel die Argentinier Straße hat sich mehr als verdoppelt gegenüber vor 10 oder 15 Jahren. Also da ist das ja ganz markant sichtbar. Natürlich gibt es da auch die ein oder andere Befragung und es gibt ja auch die Modal Split Erhebung, wo man auch dann weiß, es gibt Personen Hintergrund, mit welchen Alter, Geschlecht, Art, oft usw. Also man kann aus diesen verschiedenen empirischen Daten da schon einiges herauslesen und ich sehe schon auch wenn ich jetzt draußen fahre, schon auch jüngere Personen, aber auch noch nicht so, wie man sich wünschen würden. Ja, also zum Beispiel der Schulweg wird immer noch mit ÖV oder Elterntaxi gemacht, ja.

57 00:18:09 Hees

- 58 Ich würde dann...

59 00:18:12 E8

- 60 Oder im Kleinkinder-Bereich, oder dass wir da die Senioren zum Beispiel jetzt als wichtige Gruppe, die ja auch mobil sind, noch und auch für die Gesundheit das... wenn der Senior mit dem Rad jetzt fährt, ja auch sehr positiv reagieren auf diese Angebote, die wir jetzt machen.

61 00:18:30 Hees

62 Ja, ich hatte mich dann gerade noch gefragt: Ist es ist jetzt dieser Ausbau der Radinfrastruktur eine Reaktion auf die gestiegenen Radverkehrszahlen, oder ist es eher andersrum, das jetzt ausgebaut wird, um steigende Radfahrzahlen zu erreichen? Oder gibt es dazu eine Meinung, oder bedingt sich das gegenseitig?

63 00:18:55 E8

64 Naja, man muss schon sagen, dass vor der Pandemie einige Jahre lang diese 7% waren. Es ist eine Stadt, die jetzt in wenigen Wochen oder Monaten 2.000.000 Einwohner haben wird. Deshalb, bei gestiegener Einwohnerzahl im gleichen Modal Split ist ja schon die absolute Zahl gestiegen. Ja also da hat sich schon was getan, aber die Modal Split Zahlen waren gleich, jetzt ist die Pandemie gekommen. Jetzt haben wir geschafft, dass wir es gehalten haben, das hohe Niveau. Jetzt wäre der nächste Schritt weiter... das heißt, es ist beides kommuniziert natürlich, es gibt mehr Radfahrer. Jeder von uns stellt im Radwegenetz (*unverständlich*), wo das alles geballt zusammenkommt und man (*unverständlich*). Früher standen zwei Radler bei den Kreuzungen im innerstädtischen Bereich, heute stehen 15 vielleicht sogar, warten, bis Rot ist. Also so gesehen natürlich, steigende Nachfrage hast du Ausbau-Notwendigkeit. Sozusagen warum mach ich jetzt da in der Praterstraße einen breiten zwei-Richtungs-Radweg? Na, weil die alten schon zu schmal sind!

65 00:19:49 Hees

66 Ja, das stimmt.

67 00:20:01 E8

68 Natürlich damit verbunden ist die Hoffnung, dass mit diesem Ausbau danach neue... ich sage immer das sind unsere Kunden - neue Kunden gewinnt, die dabeibleiben. Ich gehe einmal zu McDonalds, es schmeckt nicht, dann komm ich nicht wieder. So ist es bei der Radinfrastruktur auch. Ich sage das war nichts, oder das war super. Und dann kann ich sozusagen dann hoffen, dass der das öfters benutzt. Das schaukelt sich ein bisschen auf. Und eins müssen wir sagen, dass wir natürlich innerhalb des Gürtels mittlerweile deutlich über diesen neuen Prozent schon liegen, weil es ist ja ein Schnitt für Wien. Das heißt, dass innerhalb des Gürtels der Radfahrer schon auch jetzt sehr massiv sichtbar ist im Straßenraum. Das ist natürlich auch etwas, was pusht. Das ist auch für die anderen Verkehrsteilnehmer dann irgendwie... als Autofahrer muss ich rechnen, dass ein Radfahrer... da muss ich bisschen anders fahren, als wenn ich jetzt irgendwo in Stadtrandbereich fahr (*unverständlich*).

69 00:21:10 Hees

70 Ja, das...

71 00:21:11 E8

72 (*unverständlich*)

73 00:21:15 Hees

74 Also es verändert sich dann auch gegenseitig ein bisschen das ganze System vielleicht, ja (*E8: Genau*). ich hatte mich noch gefragt, sehen Sie denn besondere Konflikte zwischen bestimmten Verkehrsträgern und oder Nutzer:innengruppen innerhalb Wiens im Straßenverkehr? Oder schafft die Stadt...

75 00:21:34 E8

76 Natürlich gibt es Konflikte! Es ist zum Beispiel der Geh und Radweg, wenn sie jetzt genau schauen, werden sie feststellen, es sind sehr wenige Geh und Radwege, die jetzt neu gemacht werden. Im Gegenteil, es wird eher geschaut, dass man einen Geh- und Radweg so umbaut, dass eigentlich eine getrennte Anlage ist. Das heißt, dieses gemeinsame Geh- und Radweg war für die Autofahrer immer sehr bequem. Die haben ihre Spur und auf der Seite sollen sich die den Schädel einschlagen. So gesehen gibt es natürlich noch Geh- und Radwege, das ist aber eher dort, wo wenig Fußverkehr ist, da kann man das machen. Aber irgendwo, wo ein bisschen mehr Verkehr ist, würde das zum Beispiel nicht mehr gehen.

77 Das andere ist eben dieser Mehrzweckstreifen, wo eine Verkehrsfläche ist, wo zum Beispiel KW fahren dürfen oder Busse oder breitere Fahrzeuge. Natürlich gibt es da Konflikte und... es gibt im 21. Bezirk (*unverständlich*) Straßen zum Beispiel, wo - weiß nicht, ob Sie die kennen - (*unverständlich*)... immer auf der anderen Seite die bauliche Mitteltrennung. Das ist für jeden unangenehm dort. Der Radfahrer fühlt sich bedrängt von den Autos, die hinter ihm fahren. Die Autos fühlen sich auch irgendwie, weil sie können nicht vorbei, weil Sie haben den baulichen Mitteltrenner, können nicht ausweichen, vorbeifahren. Sodass sie im schlimmsten Fall dann schmal bei dem Radfahrer vorbeifahren, also ganz eng, was nicht mehr erlaubt ist. Mit der neuen StVO. Und das ist für alle... und der Bus ist auch drinnen in der Reportage (*unverständlich*). Also das ist ein typisches Beispiel, wo man sagt, das ist für alle schlecht. Der Einzige, der es besser hat, ist der Fußgänger dort (*unverständlich*).

78 So gesehen gibt es natürlich Konflikte. Wenn man den Ring-Radweg anschaut, der hat auch viele Konflikte. Natürlich wird man sich auch irgendwann einmal überlegen müssen, wie weit der Radweg in der jetzigen Form überhaupt noch machbar ist. War glaub ich Spitzenwert 10.000 beim Opernring mal, dass das überhaupt geht. Und dementsprechend wird man vielleicht einmal diese berühmte Nebenfahrbahn Lösungen zum Beispiel, die immer wieder herumgeistert, vielleicht ins Auge fassen müssen. Dann gibt es wieder Konflikte! Weil dann sind Parker weg. Natürlich ist der Radwegebau auch sehr konfliktträchtig, weil wir natürlich eine Fläche irgendwo her muss oder war es eine Fahrspur, in anderen Fällen ist die Park Spur zum Beispiel. Irgendeiner muss zurückstecken, weil.

79 00:24:07 Hees

80 Ohne geht es nicht, ja.

81 00:24:07 E8

82 Freie Flächen gibt es in Wien sehr wenige (*Hees: lacht*).

83 00:24:11 Hees

84 Ja, das stimmt, spannend. Ich würde vielleicht jetzt noch mal kurz ein bisschen in Richtung von meinem Thema gehen, also mein Thema ist ja Frauen mit Migrationshintergrund, die in Wien Radfahren und ich hatte die Frage gestellt, ob die Stadt Wien bei der Planung und Förderung des Radverkehrs zwischen verschiedenen Nutzergruppen differenziert? Sie meinten ja schon, dass das schon passiert, also vor allem jetzt zum Beispiel bezogen auf die Altersgruppen, dass man auch jüngere und ältere mit einbinden will. Ist das Thema Menschen mit Migrationshintergrund oder Frauen auch präsent bei der Planung und Förderung oder eher nicht?

85 00:24:51 E8

86 Naja, indirekt. Ich habe es ja schon gesagt, dass... wir haben ja auch diese Modal Split Erhebungen gemacht, wo schon immer wieder rausgekommen ist, dass der typische Wiener Radfahrer eher männlich ist und eher im erwerbsfähigen Alter und so weiter. Und natürlich sind jetzt die Migrantinnen auch so eine Gruppe, die jetzt nicht unbedingt mit dem Auto herumfahren, sondern andere Verkehrsmittel brauchen und dementsprechend passt das ganz gut mit der Strategie zusammen, dass man sagt, man möchte für diese breite Bevölkerungsgruppe, die jetzt nicht unbedingt der Hardcore

Radler ist oder sagt ich fahr einfach, weil ich da beseelt bin, also das Klima schützen will oder sonst irgendwas. Sondern die wollen sich einfach bewegen in der Stadt, aber natürlich sicher bewegen in der Stadt. Und genau um diese Gruppe geht es. Es gibt spezielle Angebote, das weiß ich nicht, ob sie das mitgekriegt haben, die Mobilitätsagentur hat mal so Programm laufen gehabt... Migrantinnen Fahrrad... weiß nicht, ob das jetzt noch läuft, aber das wäre so ein Einsteiger Tool gewesen. Weil wir schon festgestellt haben auch, dass gerade in den migrantischen Milieus auch jetzt die Verfügbarkeit des Fahrrades ein Thema ist und vor allem auch für die Mädchen, ne. Also wenn es ein Fahrrad gibt, dann haben es die Burschen. Die Mädchen sind auch vom Gewand und so weiter benachteiligt mit dem längeren Gewändern und so weiter. Und da hat die Mobilitätsagentur damals ein eigenes Programm gemacht, dass man gesagt hat, wir wollen mal dass ihr Radfahren erstmal überhaupt lernt! Weil die können es vielleicht noch gar nicht, dann wurde das geübt.

87 00:26:18 Hees

88 Okay.

89 00:26:26 E8

90 Ich weiß nicht, ob Sie das Programm kennen.

91 00:26:28 Hees

92 Ich habe mal davon gehört, ja.

93 00:26:29 E8

94 Ja, das könnten Sie bei der Mobilitätsagentur anfragen, die Susanne Reichert war da sehr maßgeblich beteiligt. Da war dann ein Kurs, und dann haben wir die einfach diese Fertigkeiten auch gelernt. Damit sie überhaupt einmal das Fahrrad beherrschen als Verkehrsmittel. Also sozusagen auch im schwierigen Alltagsverkehr die Fertigkeiten haben Bremsen, Beschleunigen, Kurven fahren. Diese Dinge, das wurde damals so...

95 Ja, also in dem Sinne, das war auch so ein Programm zum Mobilisieren als potenzielle Kunden. Wenn man jetzt beim Begriff Kunden für Nutzer bleibt. Weil ich sage jetzt einmal, wenn ich heute in der Prater Straße einen Radweg baue, dann darf ja jeder drauf fahren. Das ist nicht speziell etwas, was wir jetzt für Migrantinnen gebaut haben.

96 00:27:36 E8

97 Okay, also Sie würden sagen, dass durch die generellen Maßnahmen, die jetzt ergriffen werden, die Bevölkerungsgruppen möglichst alle mitgedacht werden, aber es gibt jetzt keine spezifische Förderung für eine bestimmte Gruppe, außer zum Beispiel das Angebot mit den Kursen, was Sie gerade genannt haben von der Mobilitätsagentur, die auch der Stadt Wien angehört, wenn ich mich recht entsinne?

98 00:27:58 E8

99 Nein, eins ist natürlich auch vielleicht dazu noch zu sagen, dass man sich heute teilweise auch Schwerpunkte bei der Umsetzung nimmt, wo halt höherer Migrant:innen-Anteil ist. Ich sage jetzt zum Beispiel 10. Bezirk. 10. Bezirk war jetzt ein Stiefkind, immer wieder, hat natürlich nicht das tolle Radwegenetz und jetzt merkt man, dass jetzt da eine gewisse Aufbruchsstimmung ist, im 10. Bezirk. Es gibt jetzt mehrere Projekte, die da in einem sehr zentralen Bereich des Bezirks kommen sollen, Landgutgasse (*unverständlich*). Vielleicht doch mal die (*unverständlich*), die David-Gasse, also da gibt es verschiedene... sehr positive Zugänge jetzt vom Bezirk. Und da entsteht natürlich jetzt etwas. Und genau in dieser Gegend wohnen halt auch sehr viele Migrant:innen.

100 00:28:46 Hees

101 Ja.

102 00:28:47 E8

103 Man wird dann sehen... vielleicht muss man dann auch noch zusätzlich ein bisschen da unabhängiges tun, dass der Radwegbau irgendwie bekannt gemacht wird, vielleicht auch nochmal soziale Programme überlegen, wie man dann zu dieser Community kommt und sagt: Ihr habt da jetzt ein Angebot, könnt ihr jetzt nutzen, ja. Das ist also jetzt natürlich nicht mehr MA18, sondern das wäre vielleicht die Mobilitätsagentur zum Beispiel.

104 00:29:09 Hees

105 Okay ja, okay. Weil ich hatte mir noch die Frage gestellt, wie die Stadt Wien denn sicherstellt, dass Radfahren dann möglichst inklusiv und allen zugänglich ist? Das ist ja schon ein bisschen das, was Sie gerade angesprochen haben, dass man dann vielleicht noch so extra Projekte startet, um das Thema irgendwie in diese Gruppen reinzubringen? Gab es solche Projekte schon oder ist das nur eine Idee, die vielleicht kommen sollte?

106 00:29:39 E8

107 Da müssten Sie die Mobilitätsagentur fragen. Die haben sehr, sehr viele Programme, ich kenne die nicht alle in Einzelheiten, aber natürlich gibt es Kommunikationsformate, es gibt Social Media, es gibt verschiedene Möglichkeiten. Dazu gibt es die Mobilitätsagentur und wir sind ja eher jetzt die Planenden, die schauen, dass man ein Projekt auf die Reihe kriegt, das dann auch politisch umsetzbar ist. Praktisch und politisch umsetzbar. Das ist unser Job da jetzt, und da schauen wir vielleicht ein bisschen drauf, dass es an den Stellen passiert, wo Bedarf... hoher Bedarf und hohes Potenzial ist. Also man kann natürlich auch irgendwo einen Radweg bauen, wenn er gerade passt. Aber das macht ja keinen Sinn, sondern er sollte eigentlich da gebaut werden, wo man ihn braucht.

108 00:30:22 Hees

109 Ja, das stimmt, aber auf jeden Fall. Ich weiß nicht, ob sie das beurteilen können aus ihrer Perspektive, aber wissen Sie, welchen Stellenwert der Radverkehr für die migrantische Bevölkerung in Wien hat? Also, wie sieht das in dieser Bevölkerungsgruppe aus?

110 00:30:43 E8

111 Da wäre ein Soziologe gefragt vielleicht, bin ich nicht. Ich weiß nur, dass heute natürlich in gewissen Bezirken, ich sage jetzt einmal Ottakringer Straße, dass man da schon merkt, dass heute das Auto noch einen vielleicht einen anderen sozialen Stellenwert als bei anderen Bevölkerungsgruppen, ja. Also da merkt man schon den Autokorso bei irgendeinem Fußballmatch oder sonst irgendwas. Und ich sag jetzt mal... ich weiß auch nicht, ob bei den Modal Split Erhebungen der Wiener Linien das eine Frage ist, ob jemand der da als Antwort der migrantischen Hintergrund hat oder nicht? Das kann ich nicht beantworten, aber das müssen Sie sich einmal anschauen.

112 00:31:28 Hees

113 Ja, eh.

114 00:31:28 E8

115 Die Studie, glaube ich, gibt es irgendwo. Da müssen Sie mal reinschauen. Da könnte man auch diese Daten dort abholen oder vielleicht auch hier wieder die Mobilitätsagentur als Ansprechpartner, die da wahrscheinlich mehr Thema drinnen ist als ich.

116 00:31:42 Hees

117 Ja, die werde ich dann nochmal ein paar Fragen schicken, so schriftlich, dass wäre vielleicht eine gute Idee. Ich hatte mich noch gefragt, aber da wissen Sie wahrscheinlich nicht so viel zu, ob man bei bestimmten Bevölkerungsgruppen auch bestimmte Gewohnheiten oder Nutzungsverhalten berücksichtigen muss. Jetzt, bei der allgemeinen Planung oder jetzt bezogen auf die Frauen mit Migrationshintergrund, ob man dort spezielle Nutzungsverhalten feststellen kann oder auch berücksichtigen sollte, oder ob die Planung eher allgemein alle gleich betrachtet und versucht, dort dann möglichst alle mitzunehmen mit einem möglichst breiten Angebot sag ich jetzt mal?

118 00:32:25 E8

119 Schauen Sie, das hängt ja auch mit dem kulturellen Hintergrund zusammen. Also natürlich, wenn ein Deutscher, ein Holländer nach Wien zieht, dann nimmt ja der von dort schon seinen Grundzugang zu dem Thema Radfahren mit. Der ist möglicherweise dort selber die ganze Zeit mit dem Rad gefahren und nimmt sich das mit, setzt sich drauf, schaut sich einmal den Plan an und fährt.

120 Der Migrant, der vielleicht von Anatolien nach Wien kommt, der wird vielleicht noch nie auf einem Rad gesessen sein, die jüngere Generation vielleicht eher noch, aber das ist auch die Frage, also die 2., 3. Generation, aber ich sage jetzt einmal, da muss ja erst einmal das Bewusstsein geschaffen werden, also die Infrastruktur ist ja das eine. Aber das andere ist, dass man überhaupt damit den Menschen auf die Idee bringt, überhaupt einen Rad einmal zu anzudenken als Verkehrsmittel. Und das ist eigentlich, was ich immer predige, es nutzt der beste Radweg nichts, wenn er nicht entsprechend kommuniziert wird, verkauft wird und dann natürlich transportiert wird an den, der fahren soll, ja. Natürlich, man wird vielleicht sehen da bauen sie irgendwas, keine Ahnung. Und dann muss man natürlich auch ein bisschen über den lokalen Radweg hinausgehen, kommunizieren was... wo komme jetzt hin, was für einen Radius kann ich mir jetzt eröffnen, wenn ich mich da jetzt auf das Rad setze und beginnen zu fahren? Also, wir haben da natürlich jetzt schlechte Beispiele, weil ich gehe davon aus, wenn ich sie sehe, dass sie mit einem Rad herumfahren.

121 00:33:55 Hees

122 Ja, genau ich... pass ganz gut auf die Beschreibung vom Deutschen, der mit seinem Fahrrad nach Wien gekommen ist.

123 00:34:02 E8

124 Ich bin heute als der arbeitet, ich kenne da jetzt durch meine Tätigkeit quasi in ganz Wien, wo ich weiterkomme und wo ich vielleicht auch nicht weiterkomme. Aber der Durchschnittsbürger, der früh aufsteht, schaut beim Fenster und sagt: Ah, scheint die Sonne! Den muss ich jetzt einmal dazu bringen, dass er jetzt einmal sozusagen sagt, es gibt jetzt mehrere Möglichkeiten. Ja, ich weiß, wahrscheinlich weil der Durchschnitts Österreicher sagt es muss nicht unbedingt die Straßenbahn sein. Auto? Wie weit, 5 Kilometer, 3 Kilometer brauche ich nicht... Ah, es gibt ja das Rad! Der ist nicht so wie wir, der es schon automatisch im Kopf hat, sondern diese Mobilitätsentscheidungen treffen. Das ist jetzt endlich immer die Mobilitätsentscheidung und bei vielen Leuten und ich glaube auch im migrantischen Milieu, ist dieses alternativ Modell Radfahren gar nicht im Kopf drinnen.

125 00:34:55 Hees

126 Ja, ja.

127 00:34:57 E8

128 Abgesehen davon, ob er die Hardware hat, das ist das nächste. Gut, das Leihrad kann er sich auch ausborgen, aber da muss man erst wissen, wo das ist. Also ich glaube, dass das mindestens genauso viel Anstrengung bedarf wie einen Radweg zu bauen.

129 00:35:12 Hees

130 Ja, ja, also würden Sie sagen, dass vielleicht, jetzt, um bei der Gruppe der Frauen mit Migrationshintergrund zu bleiben, das ist für diese Gruppe vielleicht sogar.... noch schwieriger ist diese Gruppe zum Radfahren zu bringen als jetzt, sag ich mal so die klassischen Wiener? Also auch wenn die Differenzierung natürlich sehr schwierig ist zwischen jetzt dem Durchschnitts-Wiener und der Bevölkerung mit Migrationshintergrund, weil natürlich auch in den Durchschnitts-Wiener mit einfließt, aber...

131 00:35:41 E8

132 Auf jeden Fall. Und ich muss sagen, ich bin in den 90ern schon ins Rathaus gekommen und habe dort gearbeitet im Rathaus, und damals sind auch schon Leute mit dem Rad gekommen. Und ich muss sagen, die damals in den 90ern mit dem Rad gekommen sind, sind auch etwas komisch angeschaut worden: Was ist mit denen, warum fahren die mit dem Rad? Das ist natürlich da in unseren Kreisen selbstverständlich, wenn man sein Rad stehen hat, da unten, wir haben zwei Eingänge, in jeden Eingang 20 Räder, oder in unserem Haus wo 200 Personen arbeiten, das heißt da sind mindestens 40 Radler da, also das ist ja schon 20% des ganzen Leute die kommen und... das Rathaus ist zentral mit ÖV sehr gut erreichbar. Da hat sich schon etwas geändert und das ist vielleicht auch in diesem migrantischen Milieu, wo man vielleicht in der Community sagt was du fährst Rad? Also das ist ja auch ein Gruppendruck ein bisschen oder ein... kann ich mich jetzt sozusagen positionieren in der Richtung, ohne dass ich jetzt schief angeschaut werde? Wir reden jetzt sehr viel von so Sachen, aber ich glaube, dass das ein wichtiger Punkt ist.

133 00:36:42 Hees

134 Ja, auf jeden Fall definitiv. Welche, um nochmal weiter zu fragen, welche Potenziale sehen Sie denn darin, Migranten das Radfahren zu ermöglichen? Also ist das ist das wünschenswert, überhaupt, und warum?

135 00:36:58 E8

136 Auf jeden Fall wünschenswert! Und es ist ja sehr interessant, dass bei den Befragungen, die ich noch damals auch gemacht hab zu dem Nutzerverhalten, interessanterweise war, dass akademische Ausbildung mehr Rad gefahren ist als Arbeiter. Und das ist ja auch ein interessantes Thema. Jetzt könnten wir sagen, der Arbeiter arbeitet den ganzen Tag schwer, würde dann noch Rad fahren, der Akademiker sitzt im Büro den ganzen Tag und freut sich über Bewegung. Aber ich sage... also, das sind sozusagen auch Dinge, wo ich sage die Migranten haben die tendenziell wahrscheinlich weniger Geld. OK; die Jahreskarte ist auch sehr günstig, aber es fahren trotzdem alle mit dem Auto, obwohl eigentlich das Auto ja sehr teuer ist (*Hees: Ja, stimmt*). Und hier ist ein Riesenpotential, wenn man das kommunizieren kann, dass ich sage jemand, der 10. Bezirk wohnt, dann geht er im 10. Bezirk zum Friseur, geht auch im 10. Bezirk einkaufen und so weiter. Das heißt sozusagen, mit dem Fahrrad, wenn er Tasche hat, kann er ja auch Einkaufen fahren zum Beispiel? Da würden wir Frauen... da müsste man wieder... weil jetzt im migrantischen Milieu vermutlich die Frauen mehr einkaufen. Das sind Stereotype, vielleicht stimmt gar nicht, aber ich vermute es jetzt.

137 00:38:13 Hees

138 Klar, das kann man natürlich schwer überprüfen.

139 00:38:21 E8

140 So gesehen ist da Potenzial dahinter. Die Frauen haben sicher kein eigenes Auto. Wahrscheinlich die Mehrzahl wird das nicht haben, also da ist schon einiges drinnen und das hängt dann auch wieder ab vom Angebot, was jetzt zum Beispiel im 10. ja gemacht wird und natürlich wie gesagt dieser grundsätzlichen Kommunikationsstrategie, warum fährst du nicht einmal zum Mark mit dem Rad? Und das bringst du mit dem Korb heim.

141 00:38:41 Hees

142 Ja, total. Ja, das stimmt. Würden Sie sagen, dass die diese Gruppe auch einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann, oder ist das vielleicht gar nicht unbedingt so das Hauptthema oder der Fall, wenn jetzt die Gruppe eh schon eher ÖPNV oder zu Fuß gehen nutzt, dann würde eine Verlagerung zum Fahrrad jetzt gar nicht so viel bringen in Anführungsstrichen sag ich jetzt mal?

143 00:39:12 E8

144 Das würde ich nicht sagen, weil gerade diese ÖV-Nutzer, die dann vielleicht aufs Rad umsteigen, würden ja Platz machen für andere Fahrgäste, die einsteigen können.

145 00:39:22 Hees

146 Ok.

147 00:39:23 E8

148 Ja, und das ist ja das Thema. Also gerade in der Stoßzeit, zum Beispiel, in der Früh, halb acht bis neun, wo die Schüler in die Schule fahren und so, also wenn die Schüler dem Rad fahren täten in der Schule, dann wäre Platz für Erwachsene, die in die Arbeit fahren oder so, ne. Also da sehe ich schon sehr viel Potential und auch sehr viel Notwendigkeit, dass das Rad dann seinen Beitrag leistet. Und das zweite Notwendigkeit, habe ich am Anfang auch gesagt, ist das eben das Wiener ÖV-System vor allem im radialen Bereich sehr gut ist mit vielen radikalen Achsen, die Straßenbahn Linien, die da eigentlich alle irgendwo dann zum Ring und ins Zentrum fahren oder dort entweder oder vorbeifahren. Und das Tangentiale ist ein bisschen anders Thema und natürlich muss ich sagen, gibt es auch Bezirke sowie 22. & 21., wo der ÖV nicht so stark ist wie jetzt im zentralen Bereich, und wo auch jetzt mit der Topographie natürlich super Voraussetzungen sind. Da gibt es kaum irgendwelche Steigerungen oder sonst irgendwas zu überwinden, das heißt, gerade in solchen Bezirken wäre das Rad ja eine super Alternative zu einem ÖV, der auch dort eher zentral, radial konzentriert ist (*Hees: Ja*) und durch Querverbindungen dann ganz natürlich ideal fürs Radfahren wäre, ja. Es gibt es eben diese... der ÖV kann nicht alles lösen. Oder kann er schon, aber das kostet dann eine Lawine. Wenn ich jetzt alle Verbindungen im 5 Minuten Takt fahren lasse, super. Es wird vielleicht nicht taugen.

149 00:41:00 Hees

150 Ja, nee, das wäre vielleicht ein bisschen teuer auch. Na, das stimmt. Vielleicht nochmal, um es nochmal zusammenzufassen: Also würden Sie sagen, dass Migrantinnen in Wien zum Radfahren ermutigt werden bzw. was könnte die Stadt Wien noch machen, um diese Gruppe mehr zu ermutigen zum Radfahren?

151 00:41:28 E8

152 Ja, ich glaube das hängt jetzt ab... das ist eigentlich eine Frage, die die Mobilitätsagentur, also aus meiner Sicht, aber ich sage jetzt einmal, es hängt auch ein bisschen mit den Testimonials zusammen. Also schafft man es, dass man ein bisschen in den Communities hier wichtige Persönlichkeiten, oder... das spannende Leute, die einfach eine gewisse

Strahlkraft haben... Es gibt auch solche Kampagnen, ja, wo man sagt... Sie haben es vielleicht eh gesehen, also ich fahre Rad. Wir haben die dann auch interviewt und gefragt, wo fährst du und so weiter und wie fühlst du dich... Ich weiß nicht, ob das... wahrscheinlich wird das auch mit Migranten gemacht worden sein, aber das mal eben so die Leute ein bisschen abholt, ermutigt. Ich meine, es gibt glaube ich Plakatkampagnen dazu, oder sonst irgendwas, das wäre wahrscheinlich sinnlos. Aber sozusagen ermutigt, indem man ihnen das Fahren erleichtert, auf jeden Fall, aber eben dann in der Masse. Sie wollen ja nicht nur Migranten, sondern da wohnen auch Pensionisten und da wohnen auch irgendwie Familien mit kleinen Kindern und ich weiß nicht, was alles, und die werden alle irgendwie ermutigt, wenn sie merken, es kommt eine Spitzeninfrastruktur hin. Und natürlich ist... der Schlüssel ist derzeit aus meiner Sicht: Kann ich fahren, so dass ich mich nicht fürchte? Denn das ermöglicht das, und das ist halt dann in vielen Bereichen schon möglich, in manchen Außenbezirken halst schwierig, wenn es keine Radweg gibt, oder was? Also es muss die Grundvoraussetzung... glaube ich ist, dass man sagt ich... dass die Eltern sagen, dass die Kinder Radfahren, das ist ganz schwierig, glaube ich. Weil ein kindertauglicher Radweg muss schon wirklich was können.

153 00:43:26 Hees

154 Ja, das stimmt.

155 00:43:26 E8

156 Das wäre natürlich das Ziel. Dass ein zehnjähriges Mädchen, erste Klasse Gymnasium oder Mittelschule mit Rad hinfährt, ja. Das wäre... und wenn die das kann, dann kann das ein Migrant auch.

157 00:43:41 Hees

158 Ja, total. Das stimmt. Also sozusagen, dass man dann für die vulnerabelsten Gruppen plant, dann dazu führt, dass alle anderen Gruppen auch inkludiert werden sozusagen, ja?

159 00:43:56 E8

160 Ich muss vielleicht nur sagen, es liegt nicht nur am Radweg, es liegt zum Beispiel auch an der Frage, wenn ich wo hinkomme, kann ich das abstellen, kann ich sicher abstellen, da bin ich nahe des Ziels, oder muss ich dann wieder gehen. Also das ist natürlich schon ein bisschen ein Paket, ist die Einbahn geöffnet, so dass ich, wenn ich Büro rauskomme und hab 50 Meter entfernt den Radweg, aber die falsche Richtung und ich habe die Wahl entweder illegal auf der Straße fahren oder Gehsteig fahren, was natürlich nicht gut ist. Also das sind so die kleineren Hürden, zur Not fahre über den Gehsteig. Aber im Idealfall (*unverständlich*) wie schauts zu Hause aus? Wo kann ich mein Rad zu Hause abstellen? Muss ich es im Keller runtertragen, muss ich es wieder rauf tragen, habe ich einen schönen Abstellraum oder hängen die dann irgendwo herunter und... muss in die Wohnung abschleppen und dann auf den Balkon stellen oder was?

161 Also... ich sage jetzt einmal, das wird jetzt wahrscheinlich, dass wenn jemand gerne Radfahren, wird er das in Kauf nehmen. Aber natürlich, je umfassender dieses Paket ist und je einfacher es ist zu fahren und die Sicherheit ist Rad zu fahren, desto eher wird man sagen na gut, dann machen wir es doch.

162 00:45:17 Hees

163 Ja, ja, total, auf jeden Fall. Das stimmt.

164 00:45:20 E8

165 Es ist eigentlich sozusagen aus meiner Sicht das Wichtigste, und die Stadt Wien kann das nicht alles lösen, ein Hausbesitzer, der heute in seinem Innenhof fünf Autos stehen lässt und keinen einzigen Radständer hat. Gegen den

kannst du eh nichts machen außer Druck. Die Hausbewohner, im 8. Bezirk wird der Druck der Hausbewohner so groß, dass der erklärt Auto muss draußen bleiben. Dann hast du da einen gescheiten Radständer und kein Parkplatz also.

166 00:45:47 Hees

167 Es braucht sozusagen alle, ja. Genau, ja. Also es braucht dann sozusagen alle und die Stadt kann jetzt auch nicht alles alleine machen, sondern es braucht auch die Bereitschaft der privaten Personen, sag ich jetzt mal. (*E8: SO ist es*) Ja, OK, vielleicht noch eine abschließende Frage, weil sonst haben wir jetzt eigentlich fast alles abgeschlossen, was ich fragen wollte. Was würden Sie sich denn für den Radverkehr in Wien in den nächsten 10 Jahren wünschen, also wie... wenn sie jetzt, egal ob sie jetzt für sich selbst oder für die Stadt Wien sprechen, also wie wäre denn der Idealzustand so in zehn Jahren im Vergleich zu jetzt, bezogen auf das Radfahren, auf die Nutzenden und auch die Infrastruktur, also generell?

168 00:46:38 E8

169 Ja, ich würde sagen... nachdem ich in den 90er Jahren angefangen habe, hat sich ja sehr viel zum Positiven verändert. Damals war es ja eher ein exotisches Ding, in der Stadt. Also, Donauinsel, gerne, aber in der Stadt Radfahren war ja ein bisschen exotisch. Mittlerweile hat sich das schon gewandelt, trotzdem sehe ich noch nicht die Chancengleichheit. Diese Chancengleichheit wäre jetzt schon sehr schön, dieses Selbstverständnis, ja. Also das es einfach nicht mehr notwendig ist, dass wir jetzt eine Lobbyarbeit machen, sondern dass es eigentlich selbstverständlich ist, wenn irgendeine Maßnahme im öffentlichen Raum setze, dass ich sage, ich denke jetzt den Radverkehr mit und die Bedürfnisse vom Radverkehr und integriere das automatisch. Und das jetzt wieder irgendwer sagen muss, aber vergesst nicht die Radständer. (*Unverständlich*) Also sozusagen diese Selbstverständlichkeit und natürlich auch diese Akzeptanz in allen Bevölkerungsgruppen. Es ist ja immer noch so, dass einige Bevölkerungsgruppen sagen, die Radfahrer sind Rowdies. Sie vergessen dabei, dass es genauso viele Rowdies beim Radfahren gibt, wahrscheinlich wie beim Autofahren. Und im ÖV alle, die benehmen sich nicht gut. Also, in Wien ist eben in gewissen Gegenden diese Radkultur glaube ich schon da. Diese Radkultur sich jetzt noch manifestiert und verfestigt und ausweitet. Und auch in diese Außenbezirke, wo man ja doch ein bisschen schief angeschaut wird, wenn man sagt, man fährt von was weiß ich mit dem Rad, dass das eigentlich dann auch dort draußen eher zum Alltag gehört. Also das diese, was ich gesagt habe, in den inneren Bezirken diese Sichtbarkeit des Rades noch deutlich erhöht wird.

170 00:48:43 Hees

171 Ja, total.

172 00:48:45 E8

173 Und damit auch der Druck. Die Community macht den Druck zu Verbesserungen. Je mehr der Politiker merkt, ja, das sind schon viele. Das sind 5000. Dann muss ich jetzt was machen. Also, dass sich das sich das immer mehr verselbstständigt, es wäre das aus meiner Sicht der Wunsch.

174 00:49:07 Hees

175 Ja, super, perfekt, alles klar. Ja, das waren eigentlich alle Fragen, die ich stellen wollte. Haben Sie noch irgendeine Frage an mich oder ist alles klar so weit?

176 00:49:19 E8

177 Ich wünsch noch alles Gute bei Ihrer Arbeit.

178 00:49:21 Hees

179 Super, ja danke schön.

Interview Transcript I8

7 00:00:06 Hees

8 OK, so I already told you a little bit about what my research is about, and I will start right through with the questions. So, when you think about your everyday life, how do you get around in Vienna the most? What is your mode of transportation?

9 00:00:26 I8

10 The most would be the tram... coming from home to work and... I am also studying right now so...

11 00:00:36 Hees

12 Ah, interesting.

13 00:00:40 I8

14 Tram and then the U6. The one, yeah. I also use the bike, but it really depends on the weather and my physical condition.

15 00:00:51 Hees

16 Yes, yes, sure. So, tram and bike.

17 00:00:57 I8

18 Yeah, that's number one, number two is immediately the bike.

19 00:01:01 Hees

20 OK, interesting. And what modes of transportation do you have access to, do you also have a car?

21 00:01:09 I8

22 No.

23 00:01:13 Hees

24 Ok. And yeah, what are your reasons for choosing tram and bike? Like, why do you use tram and bike mostly to get around?

25 00:01:23 I8

26 The tram is very direct. I mean, it's the closest and most efficient (*Hees: Yes*) among the public transportation options. For example, there is a bus stop very close to the house, the Wohnung, but it's not efficient to get here or to my university. So, I need the tram, but then... I like the bike because... is this the question about the bike yet or...?

27 00:01:52 Hees

28 No, no. You can, you can say whatever you want. There's no strict order of questions.

29 00:01:59 I8

30 OK, I prefer the bike because sometimes in the... tram or the train, it's too crammed. You cannot sit or there's just too many people. Or sometimes... there's some delay (*Hees: Yes*) and sometimes it smells, and you have to wait at the... what do you call... Bahnsteig?

31 00:02:29 Hees

32 Platform? Bahnsteig?

33 00:02:31 I8

34 Yeah, the platform. That's not always comfortable and so... yeah. If I could choose, I would cycle every day. (*laughs*)

35 00:02:42 Hees

36 Interesting. Very interesting. And what routes do you usually do? You already said you're going to work and to uni, do you use like... for every route tram and bike? Or is it differentiated?

37 00:02:56 I8

38 Yeah, that's the thing. Sometimes if I have class... so in the morning I go to work and after work, if I have class, sometimes it's not really efficient to cycle because of the path there's not... It's not always a nice path from work to university, but from house the university, I know, but from here to university it's not so... Yeah, I'm afraid, honestly, like there's some crossings that I'm not familiar with, I would rather not take the bike if I go to work.

39 00:03:34 Hees

40 OK. Yeah, I will come back to that to that point later. Just another quick question, since how many years do you live in Vienna already?

41 00:03:47 I8

42 One year.

43 00:03:47 Hees

44 One year, OK. And is your mobility in Vienna different from your previous mobility back home?

45 00:03:53 I8

46 Yes, definitely.

47 00:03:54 Hees

48 How, how far?

49 00:03:57 I8

50 I would take the motorcycle.

51 00:04:01 Hees

52 OK.

53 00:04:01 I8

54 And then the train to work.

55 00:04:05 Hees

56 So, so quite different.

57 00:04:06 I8

58 Yeah, we don't have bike lanes.

59 00:04:10 Hees

60 Yes, I was wondering, is cycling common in your home region?

61 00:04:15 I8

62 I would say no.

63 00:04:16 Hees

64 OK. For men and women, it's not common or is it gender differences also or...?

65 00:04:24 I8

66 I would say since the pandemic it became a trend (*Hees: OK*). But it was mostly for the rich. So, it became kind of a social trend like upper class, can afford the bikes and they would purchase like the foldable ones or I don't know... Brompton or something.

67 00:04:47 Hees

68 So, expensive bikes.

69 00:04:50 I8

70 Expensive bikes. So, it's more of a social status.

71 00:04:53 Hees

72 OK, but you learned cycling in your childhood?

73 00:04:58 I8

74 Yeah.

75 00:05:02 Hees

76 OK. Coming back to Vienna, how often do you cycle in Vienna per week on average?

77 00:05:08 I8

78 It's quite hard to answer because during winter almost never (*Hees: OK*). But when the weather is OK two to three times a week.

79 00:05:20 Hees

80 OK. Interesting. And coming back to the question I had already, but a little more in detail, what exactly do you like about cycling? Like what motivates you to cycle and what do you like about it?

81 00:05:40 I8

82 I like that I can feel the wind. (*Hees: Yeah*) I like to not having to rely on the public transportation... avoiding all the... being too cramped, being too... sometimes I don't really like the smell of the train or the tram car. And the waiting time. I like how I'm more flexible. I can see the city more when I'm cycling...

83 00:06:25 Hees

84 Really, really good reasons in my opinion (*laughs*). And what does cycling mean to you? Does it have a meaning?

85 00:06:37 I8

86 Independence, freedom. Some joy... I would like to say sport as well, although I don't travel very far so (*laughs*).

87 00:06:51 Hees

88 Still, you still move your legs.

89 00:06:55 I8

90 Yeah, and I'm slow so maybe doesn't count, but it feels healthier. Sometimes it's painful, with saddle area is painful. But it's fun.

91 00:07:12 Hees

92 And what do you not like about cycling in Vienna, or in general, is there anything you don't like?

93 00:07:24 I8

94 I'm not good with up slopes.

95 00:07:29 Hees

96 So here it's a bit difficult, like we are on the top of the hill.

97 00:07:32 I8

98 Yeah, not everywhere is flat. Not all bike... Not all roads have nice bike paths like designated bike paths, because sometimes you have to go to the street. And you're together with a bus, or a truck. And that kind of scares me. And this is what I don't like, right? (*Hees: Yes*). What else? Yes, sometimes... like, because there's no designated bike path for me, it just... it hinders me from cycling more, yeah.

99 00:08:15 Hees

100 I see. You already said in the beginning that sometimes you're afraid when cycling? What exactly are you afraid of?

101 00:08:24 I8

102 When there's intersections. When there's.... when I'm on the road together with the cars, the bus, I fear for my safety. Or if it's like in Karlsplatz or in the inner district, when there's many tourists, it's easier for me, I just slow down. Because if there are many people, many pedestrians, it's also not comfortable. But it's easy, I just slow down. But when there's cars and buses sometimes, I'm not sure what to do and sometimes when you... the bike lane is in the middle of the road. Yeah, maybe I need to get used to it, but for me, that's scary (*Hees: Yes, of course*). Like, you see your left and right it's just big vehicles.

103 00:09:21 Hees

104 Yes, interesting. But you still said that you would like to cycle more or less? (*I8: More*) Yes, what would make you cycle more, like what would you need to cycle more?

105 00:09:37 I8

106 First of all, the weather.

107 00:09:40 Hees

108 The better weather, yeah sure, that's fair.

109 00:09:41 I8

110 We cannot control that, but yeah, weather and my health, for example. I would also like paths that are a bit wider. Some paths here like the Argentinierstraße, that's very narrow. And there's... it's shared for two directions and that's scary for me.

111 00:10:08 Hees

112 I just came there, it's like, really annoying (*laughs*).

113 00:10:09 I8

114 Right, right. And then during the rush hour, it's... there's even more people when the weather is nice. So, I would like a bigger lane. Yeah, I feel safer where it's just bicycles or pedestrians as well, of course.

115 00:10:28 Hees

116 So, what you say in general is that... when you think about cycling Vienna, the things that you want to improve is more like bike paths or is there anything else that you would like to change in Vienna for a cycling?

117 00:10:40 I8

118 Less cars if possible?

119 00:10:41 Hees

120 Less cars. OK, yes, of course.

121 00:10:45 I8

122 Because I think Vienna has a very good transportation infrastructure. People don't need cars. So, yeah, unless I don't know, you're old or you have small children maybe but in general, it doesn't make sense to have a car actually with your integrated system of transportation.

123 00:11:14 Hees

124 Yes. And would you say that the city of Vienna cares about cyclists?

125 00:11:20 I8

126 I don't know, I'm new here but...

127 00:11:22 Hees

128 By your impression so far.

129 00:11:26 I8

130 Well, I only have three comparisons, right? My hometown, here, and I was in Copenhagen (*Hees: OK*). So, yes, Copenhagen has really wide lanes. I feel much safer there cycling. It's even wide for one direction, so you can actually, if you're with a friend, you can cycle side by side and you don't... you don't feel like somebody's gonna hit you from the front or something.

131 00:11:59 Hees

132 Yes, yes, that's true. And where do you see the biggest problem with cycling in Vienna? You already said less cars and wider roads. Is there any other, like, very important things that should be changed?

133 00:12:17 I8

134 The paths themselves. I think it would be ideal if all roads have bike paths (*Hees: Yes*). So everywhere is accessible by bikes, not only painting a lane in the middle of the street, but actually your... if you're there, you're scared because you're among bigger vehicles.

135 00:12:42 Hees

136 Is there anything else that is, like, scaring you when you're cycling, or is it mainly the cars and the traffic in general?

137 00:12:51 I8

138 Yeah, the cars and the weather.

139 00:12:53 Hees

140 The weather, yeah. And is there... maybe in comparison to your home, is the traffic different here compared to home, more or less dangerous, or...?

141 00:13:09 I8

142 It's more dangerous at home.

143 00:13:10 Hees

144 Yes, OK.

145 00:13:12 I8

146 Because we have motorcycles everywhere.

147 00:13:14 Hees

148 Yeah, not so many here in Vienna.

149 00:13:18 I8

150 Yeah, luckily! You have scooters, scooters are scary. Pedestrians, you can predict, sometimes. But scooters, when they come from behind...

151 00:13:31 Hees

152 That's true. You mean the electric?

153 00:13:33 I8

154 Yeah, yeah, both. But especially the electric.

155 00:13:40 Hees

156 And do you think that the municipality of Vienna takes your cycling needs into account? Like your personal needs? Would you say that you feel like seen and included in what is going on with cycling and how cycling is like planned?

157 00:14:02 I8

158 In most of the streets, yes (*Hees: OK*). Because at least there's a lane and you have... I know there's... when you purchase maps of the city of Vienna, there's a bike path in the legend of the map. So yes, I would feel that city is thinking about cyclists.

159 00:14:29 Hees

160 Interesting. And what does cycling have for a meaning in your environment, especially for women, like with your friends, or in your family here, is like normal for them to cycle? Or is it special that you're cycling?

161 00:14:47 I8

162 Yes, maybe because not everybody have bikes coming here. I joined the ÖAMTC. Because I knew how to cycle, but I wasn't aware... I didn't understand the signs and the rules. So, my husband signed me up for the ÖAMTC and I was together with all the non-Austrian and they are only for women. And I think they would love to cycle, and I think also it's different. So, I mean, it is special that we do cycle here.

163 00:15:29 Hees

164 Yeah. OK and what are your thoughts on migrant or woman with a migrant background cycling in Vienna in general? Would you say that there are a lot of women with a migrant background cycling, or like women in general?

165 00:15:48 I8

166 Honestly, I never really noticed.

167 00:15:51 Hees

168 Yes, yes.

169 00:15:54 I8

170 I can only guess it's less because... of what I see coming from home to work or home to university, are people living here. They don't seem like they're migrants. They don't seem like... they seem like very local, but I cannot confirm.

171 00:16:16 Hees

172 Of course. OK. Maybe one final question. I would like to know what you would like to see change when it comes to cycling in Vienna, like, what is like the most important thing that you would like to improve if you had like the power to change something?

173 00:16:39 I8

174 I would really try to reduce the number of cars. Like Maria Hilfer Straße? (*Hees: Yes*) It's not fair because I don't have a car, but I'm being subjective, but I would prefer more roads like that. It's just pedestrians or...

175 00:16:58 Hees

176 And would you say that maybe just in addition to that, would you say that the cars influence the way how you cycle? Like, do you adopt to... like this constant like... anxiety that you get from Traffic?

177 00:17:23 I8

178 Yes, yes.

179 00:17:23 Hees

180 OK and in what way? How does it change your behavior?

181 00:17:28 I8

182 For example, I need to... if I need to make a turn, I need to figure out who's surrounding me and if they see me. Are they going to hit me or not or? Or if I'm on a straight line and then a car is coming into my road, does they see... is he or she see me? So, I would rather stop than risk... (*Hees: Being hit?*) yeah.

183 00:18:03 Hees

184 Yes, interesting. Yeah, I'm just wondering... I think we were very fast. I think it's already all the questions that I wanted to ask.

185 00:18:12 I8

186 Oh really?

187 00:18:14 Hees

188 Yes, very, very direct answers from your side.

189 00:18:20 I8

190 I would also prefer... like what I could change if I could... if I had the power to change, I would like bigger lanes (*Hees: Yes*). Less car, bigger lanes.

191 00:18:33 Hees

192 Yes, thank you.

Appendix D – Codesystem Focus Interviews

As the focus of the project lies on the bottom-up perspective by the focus group, the interviews with the experts were analyzed less deeply. The following appendix D shows the main codes (deductive) and subcodes (inductive⁹ used to analyze the focus group interviews in → Ch. 5.4.

Focus Interview Code Table

1 Cycling	0
1.1 Challenges with cycling (influencing habit)	0
1.1.1 Missing infrastructure	10
1.1.2 Theft	5
1.1.3 Conflicts with cyclists/ micromobility	8
1.1.4 Conflicts with pedestrians	3
1.1.5 Conflict with PT	5
1.1.6 Anxiety/ safety concerns (not expl. car-related)	11
1.1.7 Physical condition	2
1.1.8 Topography	6
1.1.9 Weather	10
1.1.10 Not knowing the routes	11
1.1.11 Lack of financial resources	1
1.1.12 Lack of bike or skill	8
1.2 Cycling benefits	0
1.2.1 Health & sport	13
1.2.2 Freedom, fun, general positive feeling	15
1.2.3 Saving resources (time, ...)	5
1.2.4 Being in nature, outside	2
1.2.5 Negative reason leading to cycling	4
1.2.6 No anxiety while cycling	2
1.3 Cycling habits	0
1.3.1 Usual trip habits	14
1.3.2 Trip habits changed over time	4
1.3.3 Desire to change habit	13
1.3.4 Bike course	9
1.4 Cycling background	0
1.4.1 Cycling situation at home	11
1.4.2 Personal cycling history	9
1.5 Other cycling observations	2
1.6 Gender role	7
2 Automobility	0
2.1 Conflict car VS cycling	0
2.1.1 Anxiety towards/ conflicts with cars	24
2.1.2 Mitigation strategies (bc cars)	9
2.1.3 No conflicts with cars	3

2.1.4 Accident	3
2.2 Conflict car VS PT/ walking	3
2.3 Personal car use	8
2.4 Thoughts on automobility	10
3 Transition	0
3.1 Ideas for improvement	0
3.1.1 Improvement ideas cycling	18
3.1.2 Improvement ideas automobility	
3.1.3 No improvement ideas	3
3.2 Noticed transition	0
3.2.1 Visible signs of transition	9
3.2.2 Reason why transitions happens	2
3.3 Motivation for transition	7
3.4 Controll & regulation?	3
4 Other Mobility	0
4.1 PT	14
4.2 Walking	9
4.3 Mobility routines	10
5 Perception City of VIE	0
5.1 Positive attitude towards VIE	19
5.2 Negative attitude towards VIE	11
6 Community	0
6.1 Influence on others	5
6.2 Others influence on her	0
6.2.1 Influence of community	3
6.2.2 Care work/ family impact	12
6.3 Migr. women's cycling practices	8
6.4 Thoughts on Migr. women's cycling practices	0
6.4.1 General thoughts on migr. cycling	5
6.4.2 Positive attitudes towards migr. cycling	4
6.4.3 No thought on migr. cycling	3
6.5 Self-perception (VS community)	5
7 Background	0
7.1 Life circumstances	17
7.2 Mobility history	10
8 Citations potential focus group	41

Focus Interview Code system (Image)



Focus Interview Code System: Code descriptions

1 Cycling

Everything connected to cycling. The participants' daily practices and perceptions of cycling, including their behaviors, routines, motivations, attitudes, and experiences related to cycling as migrant women in Vienna. Positive & negative emotions.

1.1 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit)

Negative emotions connected to cycling: Difficulties and obstacles participants face in their cycling experiences. E.g., concerns about personal safety, anxiety, theft of bicycles, and the lack of proper cycling infrastructure, as well as conflicts with other cyclists.

1.1.1 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Missing infrastructure

Description: Perceptions/ experiences where missing cycling infrastructure is explicitly mentioned as a challenge to cycling. This code also includes concrete examples or stories of streets where infrastructure is missing. It also covers what implications this has for the participant.

Closely connected to: Factors influencing cycling habit

Example: "Sometimes if I have class... so in the morning I go to work and after work, if I have class, sometimes it's not really efficient to cycle because of the path there's not... It's not always a nice path from work to university, but from house to university, I know, but from here to university it's not so..." (I8, 38)

1.1.2 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Theft

Experiences with theft of bicycles. The code covers personal experiences and stories the participants heard about theft. This issue potentially has a high impact on the overall feeling of security.

Example: "Ja, das ist auch ein Punkt, ja Diebstahl, (Hees: Sicherheit ja, OK) genau Sicherheit. Also mir wurde ja noch kein Fahrrad gestohlen, aber ich kenne sehr viele Geschichten. Also meiner Schwester wurde auch das Fahrrad am helllichten Tag am Schwarzenbergplatz gestohlen." (I3, 174-186)

1.1.3 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Conflicts with cyclists/ micro mobility

Description: Conflicts with other cyclists or challenges to cycling imposed by them. These can be negative experiences or negative perceptions of cycling in general due to encounters with other cyclists. Interesting as it indicates that automobility is not the only challenge to the focus group.

Example: "I also sometimes don't like other cycling people. If you are slow or if you're just having fun, or I don't know, if you're thinking something and I don't have to be in a rush, but they're always in rush. And then they are telling something when they are ... going across so just." (I2, 146)

1.1.4 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Conflicts with pedestrians

Description: Conflicts or challenges with pedestrians while cycling. Indicates problems e.g., with infrastructure.

Example: "Because if there are many people, many pedestrians, it's also not comfortable. But it's easy, I just slow down." (I8, 102)

1.1.5 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Conflict with PT

Description: "Conflicts or challenges connected to the PT regime in Vienna. Perceptions of and experiences with how cycling is challenged by PT.

Closely related to: Other mobility/ PT.

Not coded if: General perceptions of PT not negatively connected to cycling.

Example: "I don't like in Vienna I have to cycling with tram, and the tracks also. But if something are coming from behind, I feel insecure" (I2, 94)

1.1.6 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Anxiety/ safety concerns (not expl. car-related)

Description: General safety concerns when it comes to cycling not directly related to automobility, e.g., not knowing the route, infrastructure-related, police... Also, how safe participants feel in general while cycling.

Closely related to: Automobility/ Anxiety towards or conflicts with cars; cycling habits/ factors influencing habit

Not coded if: The safety concerns are directly related to automobility.

Example: "It depends where I'm going. If I'm using this, Währinger Straße, I can say 50% I am safe." (I2, 142)

1.1.7 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Physical condition

Description: This code is used if participants mention their physical condition or health problems as a reason not to cycle/ impacting cycling habits.

Example: "I also use the bike, but it really depends on the weather and my physical condition." (I8, 14)

1.1.8 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Topography

Description: This code is used if participants mention topography as a challenge, impacting cycling habits. Also used if trip lengths are described as too long.

Example: "In die andere Richtung geht es nicht so gut, und wenn ich dann noch dazwischen halt irgendwas einkaufen muss auf dem Weg und ich habe zum Beispiel 2 Katzen daheim und dann kaufe ich wöchentlich einen 10-Liter Sack Katzenstreu, und das mag ich halt am Fahrrad nicht rauf schleppen auf den Berg" (I3, 34)

1.1.9 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Weather

Description: This code is used if participants mention the weather as a reason not to cycle/ impacting cycling habits.

Closely related to: Cycling/ Cycling habits/ Usual trip habits

Example: "Ja, das Wetter, die Umstände überhaupt, also Wetter ist aber auf jeden Fall ein wichtiger Punkt" (I3, 22)

1.1.10 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Not knowing the routes

Description: This code is used if participants state that they don't know routes or the area and thus is a reason not to cycle/ impacting cycling their cycling habits.

Closely related to: Cycling/ Challenges with cycling/ Anxiety

Example: "Yeah, I'm afraid, honestly, like there's some crossings that I'm not familiar with, I would rather not take the bike if I go to work." (I8, 38)

1.1.11 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Lack of financial resources

Description: This code covers the lack of financial resources as a reason not to cycle/ impacting cycling habits.

Closely related to: Cycling challenges/ Challenges with cycling/ Lack of bike

Example: "

1.1.12 Cycling >> Challenges with cycling (influencing habit) >> Lack of bike or skill

Description: Coded if participants report the lack of a personal bike or insecurities with their cycling skills as challenges preventing them from cycling.

Example: "Nein, das funktioniert, aber... ich finde ich mich bis jetzt nicht gut fahren. Man muss viel Training. Ja, ich muss viel Training machen. Ja, und dann? Ich fahre mit Fahrrad." (I5, 58-62)

1.2 Cycling >> Cycling Benefits

Participant's positive emotions and experiences connected to cycling, e.g. benefits, empowerment, ...

1.2.1 Cycling >> Cycling benefits >> Health & sport

Description: Coded if participants mention health or sport as a positive reason for cycling.

Example: "Yeah, it's fun. And it's healthy, but before then, there are many things, many sport activities are healthy, but I prefer cycling" (I2, 82)

1.2.2 Cycling >> Cycling benefits >> Freedom, fun, general positive feeling

Description: Coded if participants mention a sense of freedom, fun or general positive emotions as a reason for cycling.

Example: "I prefer cycling because I feel more freedom and the wind in my face, and I feel... I feel better. I don't know why." (I2, 82)

1.2.3 Cycling >> Cycling benefits >> Saving resources (time, ...)

Description: Coded if participants mention saving resources (e.g., time, money, emissions) as a motivation for cycling.

Example: "Nein, außer Gesundheit auch das kostenlos ist. Ich bezahle nicht" (I5, 74)

1.2.4 Cycling >> Cycling benefits >> Being in nature, outside

Description: Coded if being outside or close to nature is a motivation for cycling.

Example: "I like that I can feel the wind" (I8, 82)

1.2.5 Cycling >> Cycling benefits >> Negative reason leading to cycling

Description: This code covers reasons why participants must cycle - if cycling is not (only) practiced for fun, but because of restrictions to the use of other modes.

Example: "OK, I prefer the bike because sometimes in the... tram or the train, it's too crammed. You cannot sit or there's just too many people. Or sometimes... there's some delay" (I8, 29-34)

1.2.6 Cycling >> Cycling benefits >> No anxiety while cycling

Description: Participants express that they don't feel any insecurities or anxiety when cycling.

Example:

"Und gibt es Dinge, die dir beim Fahrradfahren Angst machen?

00:08:34 Amel

Nein." (I5, 96-98)

1.3 Cycling >> Cycling habits

Length's and frequency of usual bike trips mentioned by the participant. Also, factors that influence the frequency of the participant's cycling practices.

1.3.1 Cycling >> Cycling habits >> Usual trip habits

Description: Usual cycling trips performed by the participants in their daily life, or explanations on when they prefer to use the bike. Also, during what time periods they use the bike. This also codes if and what kind of bike participants have access to.

Example: "Aber ich fahr ja auch in der Freizeit mit dem Fahrrad sehr gerne. Also ich mag auch gerne mit Freundinnen so Ausflüge, Fahrradausflüge auf die Donauinsel, Picknicken oder Greifenstein oder was auch immer so." (I3, 90)

1.3.2 Cycling >> Cycling habits >> Trip habits changed over time

Description: Participants that state that they went through a transition themselves, as their cycling habits changed over time.

Example: "Meine Mobilität in Wien hat sich innerhalb dieser 20 Jahre geändert. Also ich bin ja, ich bin ja nicht von Anfang an gleich in Wien Fahrrad gefahren." (I3, 62)

1.3.3 Cycling >> Cycling habits >> Desire to change habit

The desire expressed by the participant to change their cycling behavior and habits.

"If I could choose, I would cycle every day." (I8, 34)

1.3.4 Cycling >> Cycling habits >> Bike course

Description: Coded if participants mention experiences with bicycle lessons, heard about it or are planning to join one. This also indicates a desire to change cycling habits.

Closely related to: Cycling/ Cycling habits/ Desire to change habit

Example: "00:25:38 Hees

Ist es einfach, einen Kurs zu finden oder schwierig?

00:25:44 Amel

Nein, einfach." (I5, 315-318)

1.4 Cycling >> Cycling background

This code covers the history and experiences the participants have connected to cycling. E.g., when they learned to cycle, if they cycled back home, ...

"We are five kids. I'm the youngest and they don't have... They didn't have any bike, but I had, because I was the youngest and I was not so small. I was I guess, 9-10, and my father bring me a bike. Then I learned and in this bike my sisters also learned." (I2, 66)

1.4.1 Cycling >> Cycling background >> Cycling situation at home

Description: Descriptions of the cycling situation in their home region/ city. Also, if participants make comparisons between cycling at home and in Vienna.

Example: "I would say since the pandemic it became a trend (Hees: OK). But it was mostly for the rich. So, it became kind of a social trend like upper class, can afford the bikes and they would purchase like the foldable ones or I don't know... Brompton or something." (I8, 58-70)

1.4.2 Cycling >> Cycling background >> Personal cycling history

Description: Descriptions of the participant's personal cycling history. E.g., where and when they learned to cycle, if they had access to a bike, ...

Example:

"OK, but you learned cycling in your childhood?

00:04:58 Amasya

Yeah." (I8, 72-74)

1.5 Cycling >> Other cycling observations

Description: Other observations participants make in connection with cycling. This is focused on cycling behavior participants notice with other cyclists.

Closely related to: Community/ Thoughts on migr. women's cycling practices

Not coded if: The observation is connected to cycling with a migrant background

Example: "Ich habe festgestellt gestellt, dass in Wien viele Leute gerne Fahrrad fahren" (I1, 146)

1.6 Cycling >> Gender role

Description: This code covers the impact of the participant's gender on their cycling perceptions and practices today and in the past.

Closely related to: Cycling/ Cycling background

Example: "Also ich weiß nicht, ob dieses sichere Fahren eine Frauensache ist. Sonst glaub ich... Ich weiß nicht, ob ich von Autofahren als Frau auf dem Rad anders wahrgenommen werde, vielleicht auch. Also von Autofahrern vielleicht mehr als von Autofahrerinnen? " (I3, 190-196)

2 Automobility

Everything connected to the automobility regime: The participants' behaviors, attitudes, and experiences towards the automobility regime as a cycling migrant woman in Vienna, with focus on challenges connected to it.

2.1 Automobility >> Conflict car VS cycling

Everything on the perception of automobility by the participants, and their experiences with automobility & cycling.

2.1.1 Automobility >> Conflict car VS cycling >> Anxiety towards/ conflicts with cars

Description: Conflicts with automobility experienced or perceived by the participants while cycling. This includes feelings of insecurity or anxiety, stress, or other negative emotions caused by automobility.

Closely related to: Cycling/ Cycling challenges; Cycling/ Cycling habits/ Factors influencing habit

Example: "And then the car is coming, that's... I don't like the situation. It must not be like this, but I feel more relaxed if the cycling road it's exactly with the border... it's special roads, not bottled together." (I2, 118-122)

2.1.2 Automobility >> Conflict car VS cycling >> Mitigation strategies (bc cars)

Coded if automobility impacts mobility (and especially cycling) behavior. E.g., participants adopting special tactics to avoid or mitigate automobility.

Example: „If I'm specifically going just for the Sunday morning... just for a trip with the kids, then I feel it's safe, because there is no car in that time, in the very early morning. " (I2, 146)

2.1.3 Automobility >> Conflict car VS cycling >> No conflicts with cars

Description: If participants explicitly see no problem in automobility while cycling or do not have any conflicts with automobility.

Example: "Nein, ich finde, das ist OK, weil in Wien gibt es einen Platz für nur für Fahrrad und das nur für Auto. Also... nein, ich finde, das ist nicht schwierig" (I6, 117-119)

2.1.4 Automobility >> Conflict car VS cycling >> Accident

Description: Accidents experienced or heard of with automobility by the participants while cycling. This code covers the next stage of conflict with automobility. Also coded if anxiety towards automobiles is induced by accident experiences.

Closely related to: Automobility/ Conflicts cars VS cycling/ Anxiety towards/ conflicts with cars

Example: "Und das war nur meine Freundin, war es nur wegen einer Tür (Hees: Ach so), einer hat es nämlich zufällig... hat nicht aufgepasst oder sie auch nicht aufgepasst und hat die Tür aufgemacht und sie ist geflogen und..." (I7, 86)

2.2 Automobility >> Conflict car VS PT/ walking

Description: Automobility does not only impact cyclists but also other modes. This code is used if participants experienced or perceived a conflict between automobility and walking or PT.

Closely related to: Other mobility/ PT; Other mobility/ Walking

Example: "Aber es ist auch gegen Fußgänger so habe ich das Gefühl also. Es war auch, ich weiß nicht, hier kannst du als Fußgänger am Zebrastreifen stehen und dann trotzdem noch warten müssen, dass irgendjemand... also, dass alle Autos vorbei sind, weil dich niemand über den Zebrastreifen gehen lässt, obwohl die stehen bleiben müssen" (I3, 150)

2.3 Automobility >> Personal car use

Description: Participants personal car use or car ownership.

Closely related to: Other Mobility/ Mobility routines

Example: "but if we have to go somewhere then... to buy something, so today, for example, we have to buy a washing machine, and I cannot go with by bike, so the car is sometimes very necessary." (I2, 150)

2.4 Automobility >> Thoughts on automobility

Description: General thoughts on automobility in Vienna expressed by the participants. E.g., their opinions on the necessity of driving, or perceptions of driving in Vienna. Also, in comparison to home.

Closely related to: Background/ Mobility history; Automobility/ Personal car use

Example: "Ja, mit Auto in Wien ich finde sehr schwierig, weil kein Parkplatz und du musst warten viele Zeit... aber ich finde das Auto ist praktisch, wenn... wir benutzt, wenn wir gehen zwei Stunden außen, okay. Aber in Wien besser zu Fuß oder vielleicht Verkehrsmittel oder... Fahrrad gehen. Ist schneller als Auto." (I6, 111-115)

3 Transition

Participants' suggestions, recommendations, and ideas for improving Vienna's mobility system to better accommodate the practices and perceptions of migrant women cyclists. Also focus on transitions that are already happening indicated by participant's behavior or their observations.

3.1 Transition >> Ideas for improvement

Ideas the participants have to improve the mobility system, cycling and ways to transition the system.

3.1.1 Transition >> Ideas for improvement >> Improvement ideas cycling

Description: Ideas or wishes expressed by the participants to improve cycling conditions in Vienna. Can be general or connected to specific places.

Example: "Yeah, it's a specific cycling road. That's I prefer, but I'm not sure because it's an old street and it's a very nice speed for the... architecturally, it's not possible mostly, but if it is possible, then I would prefer something like a special bike road" (I2, 134)

3.1.2 Transition >> Ideas for improvement >> Improvement ideas automobility

Description: Improvement ideas for the mobility system the participants have in connection to automobility.

Example: "I would really try to reduce the number of cars. Like Maria Hilfer Straße? " (I8, 174)

3.1.3 Transition >> Ideas for improvement >> No improvement ideas

Description: This code is used if participants have no idea what to improve or see no need for a transition.

Example: "Hast du spezielle Wünsche oder Vorschläge, was man besser machen kann?

00:14:34 Fatima

Nein, persönlich habe ich eigentlich keine." (I7, 156-158)

3.2 Transition >> Noticed transition

This code covers transitions already taken place reported by the participants, their explanations for it, but also if participants report no transitions.

3.2.1 Transition >> Noticed transition >> Visible signs of transition

Description: This code covers transitions in Vienna's mobility system or in mobility behavior that are noticed by the participants. E.g., a perceived change in ridership.

Example: "So, it was better since five years when I came here, it was not that much cycling road by far." (I2, 118)

3.2.2 Transition >> Noticed transition >> Reason why transitions happens

Description: Explanations by the participants for noticed transitions.

Example: "Also Grünen ja, haben viel gemacht. Aber das Rote ist... weil sonst wär es nicht möglich." (I7, 106-110)

3.3 Transition >> Motivation for transition

Description: Coded if participants explain why they wish for a transition of the mobility system in general or other specific aspects.

Example: "I want to change something for the kids. If they can... I feel that if a woman can have a safety trip, then the kids should also have." (I2, 186)

3.4 Transition >> Control & regulation?

Description: What perception do the participants have of control and regulation within the mobility system? Control is mentioned as a positive or negative aspect.

Example: "Also sagen wir das, wie können wir... solange die Strafen da sind, dann wird man dann mehr oder weniger... Wie sagt man? Erzieht..." (I7, 118-122)

4 Other Mobility

Everything else on mobility besides car & bicycle. Participants' discussions about their daily mobility routines, transportation choices, and reasons for using specific modes of transport. Focus on PT & walking. Also general descriptions of daily trips made.

4.1 Other Mobility >> PT

Description: This code is used if participants mention PT. This includes reasons for choosing PT as well as opinions about it.

Closely related to: Other mobility/ Mobility routines; Cycling/ Cycling challenges/ Conflicts with PT

Not coded if: The participants report conflicts with PT or talk about their general mobility routines.

Example: "The tram is very direct. I mean, it's the closest and most efficient (Hees: Yes) among the public transportation options." (I8, 26)

4.2 Other Mobility >> Walking

Description: This code is used if participants mention walking. This includes reasons for walking as well as opinions about it.

Closely related to: Other mobility/ Mobility routines; Cycling/ Cycling challenges/ Conflicts with pedestrians

Not coded if: The participants report conflicts with pedestrians (as a cyclist) or talk about their general mobility routines.

Example: "So, and I also prefer walking mostly. If I can because of health issues also." (I2, 34)

4.3 Other Mobility >> Mobility routines

Description: This code is used for general descriptions of mobility routines or habits by participants. This can be e.g., descriptions of trips made often and what modes are used for these.

Closely related to: Other mobility/ PT; Other mobility/ Walking; Cycling/ Cycling habits/ Usual trip habits.

Not coded if: The participants talk about their opinions or perceptions of certain transport modes.

Example: "Yeah, it depends where I'm going and I'm with whom? So, if I'm with my kids, I prefer to mostly take Straßenbahn, or U-Bahn, or if it is a short... way, then we are walking mostly." (I2, 26)

5 Perception City of VIE

This category explores the participants' views on the city of Vienna in general and its support and consideration for cyclists in particular. It includes discussions about the overall attention given to the needs and concerns of cyclists, particularly those with an immigrant background.

5.1 Perception City of VIE >> Positive attitude towards VIE

Description: This code is used to highlight positive opinions about the city of Vienna: Directly by acknowledging their efforts with a certain topic, or indirectly by expressing satisfaction with certain aspects in Vienna within the cities responsibility. E.g., if Vienna cares for cyclists or is doing a good job.

Closely related to: Transition/ Noticed transition

Example: "Ich habe festgestellt gestellt, dass in Wien viele Leute gerne Fahrrad fahren, und auch, dass Wien viel tut, um das Radfahren bequem und sicher zu machen." (I1, 146)

5.2 Perception City of VIE >> Negative attitude towards VIE

Description: This code is used to highlight participant's negative opinions about the city of Vienna: Directly by questioning their efforts with a certain topic, or indirectly by expressing unhappiness with certain aspects in Vienna within the cities responsibility. E.g., that Vienna is not doing a good job to cater for cyclists.

Closely related to: Transition/ Ideas for improvement/ Improvement ideas cycling

Example: "Some of them, yes. For example, my husband, but some of them, no, especially in some area. They are not caring. So, it's anti-caring. So, they also... they have some hate. I know some specific people about that." (I2, 128-130)

6 Community

Participants' observations and experiences regarding cycling within their social circles and communities. It explores the influence of their cycling habits on family members, friends, and fellow immigrants (and vice versa). Moreover, their perceptions of how migrant women in Vienna engage in cycling and the potential impact it has on their integration and sense of belonging.

6.1 Community >> Influence on others

Description: The influence participants have on other's mobility habits. E.g., encouraging relatives to cycle.

Example: "Only my kids and my husband. And because of the health issues, I'm supporting him, my husband, to cycle and he's supporting me and we both supporting the kids, they can cycle every day and even for the school." (I2, 166)

6.2 Community >> Others influence on her

Others influence on the participant's mobility habits. E.g., family members or friends encouraging the participant to cycle, or family or community forcing the participant to cycle less.

6.2.1 Community >> Others influence on her >> Influence of community

Description: Friends or community influence on the participant's mobility habits. E.g., friends encouraging the participant to cycle.

Example: "Because I knew how to cycle, but I wasn't aware... I didn't understand the signs and the rules. So, my husband signed me up for the ÖAMTC and I was together with all the non-Austrian and they are only for women." (I8, 162)

6.2.2 Community >> Others influence on her >> Care work/ family impact

Description: Family's influence on the participant's mobility habits. E.g., family members encouraging the participant to cycle, or care work forcing her to cycle less.

Example: "I have twins. They are nine years old and last year because of them, I couldn't cycle so often, because we were all together, but this year, this year I'll be get... because they are now... mature." (I2, 90)

6.3 Community >> Migr. women's cycling practices

Description: Other migrant women's cycling practices noticed by the participant. E.g., friends or family cycling or general observations on the community.

Example: "Von meinem Freundeskreis gibt es genug die das selber fahren." (I7, 152-154)

6.4 Community >> Thoughts on Migr. women's cycling practices

Participant's thoughts on other migrant women's cycling practices: Positive as well as negative emotions on the topic.

6.4.1 Community >> Thoughts on Migr. women's cycling practices >> General thoughts on migr. cycling

Description: General thoughts of the participants on migrant women cycling. Also their observations if migrant women cycle or not.

Example: "Ja, aber ja, ich bin der Meinung, dass die Frauen, die Fahrradfahren in Wien, normalerweise aus EU sind, im Vergleich, ja nicht-EU." (I4, 146-150)

6.4.2 Community >> Thoughts on Migr. women's cycling practices >> Positive attitudes towards migr. cycling

Description: Positive attitudes expressed by the participants towards migrant women cycling. E.g., if they like that other migrant women cycle and why.

Example: "Ja, warum nicht? (Alle lachen) ... Ja auch für die Frauen ist... leichter, wenn sie fahren mit Fahrrad... auch ist leichter" (I6, 179-187)

6.4.3 Community >> Thoughts on Migr. women's cycling practices >> No thought on migr. cycling

Description: The code is used if participants do not have an opinion on other migrant women cycling or never thought about the topic.

Example: "Ich kann das nicht beurteilen, ich kann das nicht beurteilen (Hees: OK). Weil ich nicht wirklich schaue, ist das jetzt ein Mann oder eine Frau auf dem Fahrrad, sind es mehr Männer oder mehr Frauen?" (I3, 200)

6.5 Community >> Self-perception (VS community)

Description: This code is used if participants talk about their self-perception as migrant women cycling in Vienna - also in contrast to their community. E.g., if they think that their background impacts their cycling habits or not.

Closely related to: Community/ Thoughts on migrant women's cycling practices.

Example: "So, my husband signed me up for the ÖAMTC and I was together with all the non-Austrian and they are only for women. And I think they would love to cycle, and I think also it's different. So, I mean, it is special that we do cycle here." (I8, 162)

7 Background

Participant's personal background, history, life situation.

7.1 Background >> Life circumstances

Description: General life circumstances reported by the participants, e.g., age, family situation, ... might be of interest as it has an impact on mobility habits.

Example: "Momentan lebe ich mit meinem Sohn. Ich habe eine Trennung vor 5 Jahren. (I7, 168-178)

7.2 Background >> Mobility history

Description: This code is used if participants talk about their mobility history, e.g., how they used to get around back home.

Closely related to: Transition/ Noticed transition; Cycling/ Cycling background; Cycling/ Cycling habits/ Cycling habits changed over time

Not coded if: Participants talk about their cycling history.

Example: "Yes, it is exactly different (pauses). It's different also depending on the city, because in Turkey I lived in many different cities and I had the last city where I'm coming from." (I2, 60-62)

Appendix E - Code System Expert Interviews

As the focus of the project lies on the bottom-up perspective by the focus group, the interviews with the experts were analyzed less deeply. The following figure shows the inductive codes derived directly from the expert interviews that form the basis for the expert interview analysis in → Ch. 5.3.



Appendix F - Focus Group interview summary table

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Cycling									
Cycling/ Challenges									
Challenges/ Missing infrastructure	Feels safe while cycling until the bike paths abruptly end.	Doesn't like bicycle roads because of too many cars.	When unsure about the availability of a secure bicycle parking spot, she prefers using public transportation instead of cycling. If they know the place has safe bike parking, she enjoys cycling. She finds it stressful and worrisome when forced to share roads with cars without designated bike lanes, finding it potentially dangerous.						She finds cycling inefficient at times due to the lack of nice bike paths between work and university. Feels uncomfortable sharing the road with buses or trucks, wishes for designated bike paths on all roads, not just painted lanes on streets, and would prefer wider lanes with fewer cars. Missing infrastructure overall hinders her from cycling (more).
Challenges/ Theft	Theft is one of the biggest problems while cycling in Vienna. She experienced theft twice - even in supposedly secure places like the own courtyard.	Heard much about theft and is afraid of it.	She worries about bike theft; always uses locks for security and wishes for better thief control. When unsure about safe bike parking, she opts for public transportation instead of cycling.						All participants report some kind of challenge with cycling and some kind of anxiety or difficulty - the severity varies. Missing infrastructure is a major challenge from cycling for I1 and especially I4 & I8. Theft is another problem that participants either heard of or fear (I3, I4) or experienced personally (I2). While some reported conflicts with pedestrians seem to be connected to the lack of infrastructure separation and PT was only reported by I2 as a challenge, I1 with no vehicle, another finding was quite surprising. I2, I3, I6 and I8 all mention other cyclist's often reckless behavior as a problem and a source of anxiety. This is especially true in combination with insufficient infrastructure, as I8 explains. I7 sees a general lack of tolerance from traffic participants as the biggest challenge with cycling.
Challenges/ Conflicts with cyclists, micro mobility	She feels unsafe at times due to reckless behavior of other cyclists who are always in a rush and lack consideration for others. She wishes for more respect and understanding among cyclists who have different paces.	Besides conflicts with cars, sometimes she has conflicts with other cyclists that rush by, especially at bottlenecks.			She is afraid of other cyclists that are in a rush, as she rides slowly. She doesn't feel very secure while cycling due to a lack of training.				She finds narrow shared paths like Argentinierstraße scary, due to oncoming traffic, while in Copenhagen the wide lanes make them feel safer for cycling. She expresses concern about scooters, especially electric ones, as they can come from behind unexpectedly, making her uneasy.
Challenges/ Conflicts with pedestrians		She has problems with pedestrians if the path is too narrow or shared.							Many pedestrians make her uncomfortable, but she can cope.
Challenges/ Conflict with PT	She feels insecure cycling in Vienna due to sharing the road with the tracks; especially when something comes from behind. She sees trams as one of the biggest problems with cycling in Vienna and doesn't feel safe having her kids cycle to								For three participants (I1, I5, I6), the lack of a bike was the main challenge that hindered them from cycling. For I5 and I6, that factor was exacerbated by a lack of training resulting in insecurity. Another important finding is the multi-faceted impact of not knowing the routes on cycling security: I1 and I8 connect this with a fear of missing infrastructure. I4 feels generally insecure as she often does not understand the routes. I6, on the other hand, does not know the city and often needs to use GPS, which makes cycling difficult.
Code									
Code									
Challenges/ Anxiety, safety concerns (not explicitly car-related)	She is afraid if she doesn't know the routes/ bike paths.	She feels unsafe depending on the route.	She feels desperate if the wayfinding is too confusing.	She feels not so safe while cycling.	She is afraid to cycle in Vienna compared to home.	She is afraid of falling and getting injured with her high age.	She is afraid if she doesn't know the routes.		
Challenges/ Physical condition									Her physical condition is a decisive factor when thinking about cycling, as it is painful for her sometimes.
Challenges/ Topography		She likes cycling up, but not downhill.	She cycles intermediate distances, but not too long. Also, uphill is problematic when buying groceries.						She doesn't like slopes when cycling.
Challenges/ Weather			She only cycles in summer, if the weather is ok and it is not raining. Otherwise, she takes PT.	She likes to cycle when there is no rain, otherwise she takes PT.	She does not like to cycle in winter due to wet ground.				The weather is a very important factor to her. Therefore, she only cycles in summer.
Challenges/ Not knowing the routes									Unfamiliar crossings frighten her and prevent her from cycling.
Challenges/ Lack of financial resources									
Challenges/ Lack of bike or skill		If she had a bike, she would cycle more.							
Challenges/ Behavior of traffic participants									
Cycling/ Benefits									

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Benefits/ Health & sport	Cycling is good for physical health, to cope with war trauma. It also improves physical health in her opinion.	She prefers cycling as a sport activity, as it gives her a feeling of balance.	To her, cycling improves physical and mental health.	Moving through cycling is healthy in her opinion and a reason to practice it.	To her, cycling is a healthy sport and prevents her from infection.	Cycling to her is a sport activity that improves her health.		To her, cycling is a sport and makes her feel healthier.	Cycling is generally seen as a very positive and well-liked activity by all participants despite all the challenges. However, some participants reported being afraid to cycle by all participants except I7. Interestingly, most participants see cycling's positive impact on physical and physical wellbeing as equally important and motivating. It helps I2 to find balance and I1 to cope with war trauma. The analysis finds that cycling is strongly associated with freedom. Five participants (I1, I2, I3, I7, I8) mention a feeling of independence as a major reason they like cycling. Moreover, it's just fun: E.g., to I3, it feels like flying. Still, only I1 and I5 claim to not have any anxiety or negative emotions with cycling. Other benefits mentioned are time (I3, I6, I8), or money (only I5). Only for I6, saving emissions is mentioned as a benefit and reason for cycling. I6, I7 and I8 cycle because their preferred option (PT) was unreliable.
Benefits/ Freedom, fun, general positive feeling	She loves cycling because it brings back memories of her childhood, freedom, wind, speed, sports, enjoyment, body control, and adventure. She also appreciates the health benefits of cycling and rides when she has enough time and seeks an adventure.	To her, cycling brings a special kind of freedom and makes her feel better.	She connects cycling to a great sense of freedom. She really likes cycling, to her, it feels like flying.	She really likes being able to move, cycling is a lot of fun to her.	She loves cycling.		She associates cycling with fun and moving fast and freely.	To her, cycling is freedom and joy.	
Benefits/ Saving resources (time,...)			It saves time!		It saves money.	It saves time as it is easy to park and brings her from A to B quickly. Moreover, it reduces pollution.			She likes to not have to wait for PT and to see the city.
Benefits/ Being in nature, outside				Cycling allows her to enjoy nature.					Feeling the wind.
Benefits/ Negative reason leading to cycling					She had to cycle due to work.	Cycling was necessary due to a lack of PT at night.	She cycles as PT is unreliable, packed, and unpleasant in general. Also, it saves time.		
Benefits/ No anxiety while cycling	She has only positive experiences with cycling.				Nothing makes her anxious while cycling.				
Cycling/ Habits									
Cycling habits/ Usual trip habits	She rents a shared bike as there is a station close by and she doesn't own a bike. Most of her trips are recreational.	She prefers using a bicycle when she is alone or for trips that are not too long, e.g., to work. She occasionally goes shopping by bike and enjoys bike rides with her kids who have started cycling this year as well.	She likes to go cycling for recreation and does trips with her friends to the countryside.	She has a bike and cycles on a regular basis (especially in summer). She enjoys doing trips on the weekends to explore the city with friends.		She used to cycle a lot. But since a friend had a bicycle accident, she doesn't ride anymore. She is fine with it, even though she still thinks about re-starting. But she might ride again, outside the city.	Cycling is her second transport option after PT.		While most participants do cycle on a regular basis, I1 and I3 do it for recreational purposes mainly. I7 and I8 cycle (or tried to) for utility purposes. Solley I3 and I7 state that their habit changed over time. For I3, it became more due to cycling to work while I7 stopped cycling after a friend's cycling accident. In contrast to this, all participants would like to cycle more if the circumstances permit. Bike courses are identified to play a vital role in helping women to achieve this change. I5 and I8 already participated in a course, and I1 and I5 wish for more courses.
Cycling habits/ Trip habits changed over time			She states that her cycling habits changed during her 20 years in Vienna. Cycling became an option when she worked night shifts outside the city without PT options. After getting off her old bike, she eventually bought a bike second hand. She really engaged in cycling and took part in bike demonstrations like critical mass when she was young and had the time. Now, she cycles less.			She was always an active person, but since a friend's accident, she stopped cycling.			
Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Cycling habits/ Desire to change habit	She would like to cycle more, but not owning a bike is a barrier.	She states that she would like to go on a holiday trip by bike, but her family is not interested.	She admires people that cycle all year, and would like to cycle more herself, as she cycles in phases.	She would love to cycle more (on bike paths).	She would like to cycle more but feels like she needs a lot of training first.	She would like to cycle this summer, as she moved and now has a secure space to practice and take her baby with her.	She can imagine to start cycling again when living outside of the city in the future.	She would cycle everyday if she could.	
Cycling habits/ Bike course	She wishes for more bike courses.		She knows about courses and likes the idea.		She has already done a course and plans to do a second one for training as it's easy to participate. Still, she criticizes that the courses do not include practice on the road/ traffic.			She did a women course with ÖAMTC to familiarize with the traffic rules and regulations.	
Cycling/ Background									
Background/ Cycling situation at home	She cycled at home but there were no bike paths.	Cycling at home is not problematic due to gender but depends on traffic, as there are no rules and cars do not respect cyclists. This also varies from region to region.	Cyclists at home in the countryside are respected more by drivers than in Vienna.	At home, women are not allowed to cycle, and there is less cycling in general in comparison to Vienna.	She says that at home, men deny women to cycle, thus she only cycled a little bit.	She makes unclear statements whether cycling is more relaxed at home or in Vienna. Back home, she only cycle for recreation, but it seems to be more relaxed.	Back home, it used to be special to cycle, but now, it became normal, and in most places, women can cycle, too.	Cycling is not common at home and more dangerous due to traffic. It is a activity for the rich and depends on social status.	The participant's personal cycling backgrounds and the cycling situations in their home cities are very heterogeneous. Only I3 says that cycling at home is better than Vienna. While most other participants, cycling at home was challenging either due to lacking infrastructure (I1, I2, I8) or due to cultural circumstances (I4, I5, I8). Remarkably, all participants learned to cycle in their youth back home, even though in the case of I4 and I5, women are not allowed to cycle in their countries of origin.
Background/ Personal cycling history	She learned to cycle as a child, as it is normal.	She learned to cycle when she was ten and shared a bike with her sisters.	She says that she learned to cycle quite late around [I6, I7] and had to share a bike with her siblings.	She learned to cycle in a designated cycling facility but was not allowed to cycle in public.	She learned cycling with her brother's bike at home.	She used to cycle back home.	She learned to cycle as a child and cycled a lot with her son.	She learned to cycle as a child, and later lived in Copenhagen where she cycled a lot and felt safe.	
Cycling/ Other observations	In her opinion, a lot of people like to cycle in Vienna.					She is surprised that all ages cycle in Vienna and feels like women cycle more than men.			Not so many other observations were made by the participant concerning cycling in general. I6 emphasizes that she is very surprised that all ages and women cycle in Vienna.
Gender role		She stresses that at home, cycling is not forbidden for women. Instead, traffic makes cycling difficult for all genders.	She is uncertain if safe cycling is associated with gender. She wonders if she might be perceived differently as a female cyclist by male drivers. She acknowledges that such perceptions exist in various aspects of life, so it might apply to traffic as well. Moreover, she reflects about women in Iran, where they were not allowed to ride bicycles. She wishes everyone, especially women in the Islamic world, to experience the feeling of freedom that cycling brings.	Cycling is not allowed for women at home in Iran.	In her opinion, gender roles and patriarchal behavior often influence cycling habits in migrant women's home countries. In Vienna, she argues that this changes as children have a positive influence on her mothers.				Not all participants mention gender aspects of cycling. In the case of I4 and I5, gender does not seem to impact their cycling practice, as they both come from places where women are denied to cycle. I3 is uncertain but assumes that gender impacts cycling as it does with many aspects of life. I2, in contrast, stresses that gender does not impact cycling practices back home, but traffic impacts all genders.

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Automobility									
Automobility/ Conflict car VS cycling									
Conflicts/ Anxiety towards or conflicts with cars	To her, cars are one of the biggest problems when cycling in Vienna. She speaks about certain streets due to traffic jams at these locations that make her anxious. Therefore, she felt unsafe cycling with her children until recently, as they are older now. Moreover, she criticizes the cycling infrastructure. Especially on cycle roads, to her there are too many cars. She does not always feel safe, only if there are no cars around.	While she likes cycling for increasing her mental health, sometimes it has the opposite effect due to car traffic. There were some often reckless, harassing her when trying to overtake, especially on narrow streets. This gives her a lot of stress, even though she perceives herself as a relaxed rider. She also sees herself as cycling safe and respecting the rules. Still, she thinks that something might happen to her due to other drivers. A big stress factor are trucks passing by too closely.	She is afraid when she must share the road with cars and thinks this is very dangerous.	She thinks that she is a good cyclist but is afraid of riding on the street due to cars and traffic and doesn't feel confident.		She says that it used to be a fight between cyclists and cars years ago when there was no cycling infrastructure in Vienna. Since a friend's accident with a car, she lost joy in cycling and is afraid to have an accident herself.	She is concerned about cycling on roads without designated bike paths. Being alongside these heavy trucks makes her and makes her feel unsafe, especially at intersections or if the bike lane is in the middle of the road. The presence of cars is the main source of fear while cycling. She would feel safer in areas with only bicycle infrastructure. The ideal scenario would be bike accessibility everywhere, not just painted lanes amidst heavy traffic.	Automobility has a severe impact on most participants' cycling practices and is perceived as a major source of anxiety and fear while cycling. Only I1 and I6 represent an exception, stating that they do not see car traffic as a problem. I7 insists that cars do not make her anxious, even though she reports fights with cars from her past. She is afraid of having an accident that could be car-related or automobile-related, as a close friend was injured in one. This is the only story reported by the participants where something actually happened.	
Conflicts/ Mitigation strategies (towards cars)	She avoids certain dangerous streets like Währinger Straße because it feels more like heavy traffic. Instead, she prefers to detour to Donaukanal or Donauinsel, where there are fewer cars and no trams, making her feel more secure. Friends told her to ride in the middle of the land, but back home in Turkey, she learned to stay on the side of the road. Riding in the middle might not be respected by drivers. She feels insecure, especially when cycling with their kids, and prefers routes with less traffic. She cycles on certain times to avoid car traffic: Sunday mornings are considered safe for family trips.	When she started, she mostly cycled at night to avoid car traffic. She is afraid of drivers ignoring rules and doesn't trust them with keeping her safe. Moreover, she tries to avoid main roads and cycles detours with less traffic. If she cycles to an unknown area, she familiarizes herself with the cycle routes first. Having to cycle on the side to let cars overtake is a big stressor to her.				Cars influence her cycling behavior and make her ride more attentive and defensive, always checking if cars see her or not and being prepared to stop.	12, 13, 14, 15 and 18 are all uncomfortable situations on the streets of Vienna, but the severity varies. For I1, I3 and I8, traffic is the major source of stress and fear connected to cycling. I3 reports negative effects on her mental health, counterbalancing cycling's otherwise positive effects. Trucks are mentioned for being especially intimidating while cycling (I3). The negative impact lead I2, I3 and I8 to mitigate and adjust their cycling practices. Due to her kids, I2 avoids certain routes and times to avoid cars, forcing her to cycle detours. I3 does the same and asks the truck drivers to respect the rules, keeping her on alert. The latter is also true for I8. Cycling on the side or in the middle of the lane is a big stress factor, too (I2, I3).		
Conflicts/ No conflicts	Cars are no problem for her.								
Conflicts/ Accident						A friend of her had a dooring accident. Since then, the participant does not cycle anymore.			
Code									
	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Automobility/ Conflict car VS PT/ walking	The participant was impacted by a construction site, where the sidewalk was closed, while cars were not impacted. She finds this very unfair.	She experienced multiple conflicts with cars, e.g., to her, cars often do not stop at pedestrian crossings and don't care. Also, trams are often blocked by parked vehicles. This makes her very angry as she must walk uphill then.							I2 and I3 mention conflicts between automobility and pedestrians or PT. To I2, cars are favored to pedestrians, e.g., in construction sites. I3 sees cars as often ignoring pedestrians and blocking trams.
Automobility/ Personal car use	She used to have a car back home.	Her husband has a car, but her license is not valid. She finds the car necessary sometimes.	She doesn't have a car.	She doesn't have a car but always walks.	She mostly uses her car because of the baby.	She owns a car but prefers PT, the car is only used for shopping.	She doesn't have a car.		Personal automobility use plays a marginal role for the participants. Only I2, I6 and I7 have access to a car, but only I6 uses it regularly due to her baby. The other two only use it for bigger shopping trips.
Automobility/ Thoughts on automobility	She does not know if traffic home is different to Vienna. She didn't pass the Austrian license exam but doesn't remember the reason, a car is not necessary in Vienna. There are too many cars parking, and finding a parking spot is very difficult. In her opinion, less cars would ease the situation.								12, 15, 16 and I8 all see the car critically, stating that it is not necessary in Vienna, but at most needed. She wishes for less cars and more traffic reduced streets like Maria Hilfer Straße.
Transition									
Transition/ Improvement ideas									
Improvement ideas/ Cycling	She asks for more continuous and uninterrupted bike lanes and cost-free cycle lessons.	She feels safer on separated bike infrastructure. Also, she wishes for dedicated cycle lanes if possible. Another improvement to her would be the possibility to better connect PT and cycling with the tram. That would make traveling with her children more relaxed.	She criticizes pseudo-project like painted bike lanes. Instead, she wants more funding for bicycle infrastructure and recommends routes in favor of biker instead of cars, allowing bikes on the trams. To her, Vienna should become like Copenhagen, where cars must give way to cyclists and pedestrians.	Her biggest wish is more secured bike parking facilities, as she is afraid of theft. Moreover, she wishes for separated bike lanes and better signage of bike lanes and wayfinding in general.		She wishes that more cyclists would wear helmets.			Only the two participants, I6 and I7, are fine with the current situation of the mobility system. The others have various ideas for improving the situation, especially for cyclists. The main wish is dedicated, and continuous bike lanes separated from traffic instead of what I3 calls pseudo projects. Other wishes are more cycle lessons (I1), a better connection of cycling and PT (I2), or more secure bus stops (I4).
Improvement ideas/ Automobility		She wants to reduce the number of cars.	She asks for making roads car free (like the Ring Road) and implementing regulations more strictly. Moreover, higher parking fees might help. She wants the city to be less scared of taking space from cars.						I2, I5 and I8 explicitly wish for less cars. To I3, higher parking fees and more strict enforcement might be a solution.

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Improvement ideas/ None						She is ok with the situation, as there are enough rules and bike parking spaces.	She is happy with the cycling situation and the infrastructure.		
Transitions/ Noticed transition									
Noticed transition/ Visible signs of transition		She finds that Vienna became more crowded, and more people cycle than five years ago.	She thinks that more people cycle than before.		In her opinion, children are a major factor in supporting a transition as they break gender roles and make their moms cycle. Many of her friends started cycling.		In her opinion, the development of bicycle lanes is going very well. She sees the transition as a long-term process, a domino effect, that will not stop. Especially since the late 80s, a lot in Vienna changed for the better. PT improved, and cycling used to be a fight, now, everyone has their own dedicated space.		The participants that talked about it recognized an increase in overall cycling levels. In the eyes of I2, Vienna became more crowded in general. I7 is exceptionally happy with the development: Compared to when she came to Vienna decades ago, to her, it's a much better place. Participants have different explanations, though. I7 credits this to the political will enforced by the SPO. I3 sees COVID19 as the main driver of a cycling transition. For I5, children play a major role in breaking gender roles and bringing their moms to cycling.
Noticed transition/ Reason why transitions happen					She sees COVID19 as a main driver for the increasing cycling traffic.		In her opinion, the political situation is mainly responsible for the (in her view) positive change taking place in Vienna, that is much further than other major Austrian cities.		
Transition/ Motivation for transition		In Vienna, she feels safer while cycling, and wants her family back home to have the same opportunities and rights to use bikes without facing gender discrimination. She believes that if women can have safe cycling too, children should also be able to. She is eager to bring positive changes for their kids and hopes for better biking infrastructure and support for families to enjoy cycling together.	She used to participate in many political cycle demonstrations like critical mass. In her opinion, climate crisis should be a motivation to change things.	Cycling to her is a question of gender equality: Why is it ok for her to drive back home, but not to cycle?	Reducing pollution to her is a reason to cycle and to work for a transition.	In her opinion, a transition cannot be forced onto people. The motivation to cycle must be intrinsic. In her opinion, there are many people working for a transition and making cycling more easy and accessible - people shouldn't be convinced but learn to enjoy it themselves.			The reasons to approve a transition are also diverging. For I2 and I5, cycling is a question of gender equality. To I2, their children are a major motivation to endorse change. I3 and I6, on the other hand, mention ecological reasons to support a transition and cycling. I7, on the contrary, is more optimistic and pragmatic: To her, people who like cycling will do so, and others who don't should not be forced into it.
Transition/ Control & regulation	Not knowing the rules makes her insecure.				She never had problems with the police but sounds afraid of it.		She thinks that punishment and law enforcement is unfortunately necessary.		Control and regulation play a marginal role for the participants. Not knowing the rules might inflict insecurities (I1).
Other mobility									
Other mobility/ Public transport (PT)	She really likes PT in Vienna and sees it as a major advantage for the city, because they're fast. She mostly takes PT and has a yearly subscription.	She dislikes PT due to overcrowding and smell, and only takes it if she has no choice.	She mostly takes the tram, because they are always available - especially for long distances to visit the family.	She takes PT if she has not enough time for cycling or if the weather is bad.	She takes the bus for shopping, but mostly the car.	She thinks there is no better way than taking the PT. Only for big shopping trips, she is using the car.	She takes the tram as it is very direct and convenient, but she prefers cycling because the tram is often too crowded, and smelly.		PT is very important for most participants and is used frequently by all except I5. The feelings towards PT are mixed: towards PT are very contrary. I1, I3 and I7 like PT very much, and see it e.g., as a

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
									Also waiting at the stop annoys her.
Other mobility/ Walking	She is only taking walks for fun and with company. Also, for shopping close by.	She prefers walking as it is healthy.	She always walks for short distances.		She always walks as all daily needs are close by. Moreover, she enjoys getting some fresh air and moving.	She loves walking, even though it's difficult with the baby. A benefit for her is being able to use GPS for orientation, compared to cycling.	She sometimes enjoys walking instead of taking PT.		main advantage of Vienna (I1, I4 and I6 are more pragmatic PT users, while I2 explicitly dislikes PT).
Other mobility/ Mobility routines	She makes many different trips, with PT, bike, and by foot.	Her destination and company decide over her mode choice. To her closer office she walks, to the one further away she cycles. She mostly walks to pick up her kids and takes the tram home with them together afterwards.	She goes to work and back, sometimes by bike. She used to work outside the city, taking PT and later the bike.	She goes to the kindergarten and supermarket every day, mostly walking, sometimes U-Bahn.		She is very mobile and drives around with PT mostly.	She goes to work and afterwards to university.		Walking is appreciated by most participants for recreational (I1) or utility trips (I2, I3, I5, I6, I7). The participants walk for rather short distances and like its positive health impacts. For I6, walking holds the advantage of making navigation relatively easy compared to cycling.
Perception City of VIE									
Perception city of VIE/ Positive attitude	She has a positive perception of the city of Vienna. In her view, the city is doing a lot to improve cycling, and many people love to cycle here. Also, the PT system is perfect in her opinion.	She feels taken care of and does not feel like she is treated differently as a woman with an immigrant background. She feels taken care of for example as the city built a new temporary bike lane when there was a construction site on her way.		She thinks cycling in Vienna is fun and she is satisfied, even though there could be improvements.	She thinks that Vienna is well organized (especially in comparison to her home), with signaling and lanes for different modes. This makes cycling in Vienna easier. Also, she thinks others cycle well.	She thinks cycling in Vienna is OK as every mode has its dedicated space, making it practical.	She is positive about the improvement in biking infrastructure in Vienna for the positive changes and feels that the city cares about cyclists. She perceives that Vienna is respectful and accommodative to people of all ages, genders, and backgrounds, making it possible for different people to cycle comfortably. Overall, she believes that Vienna is on a good path when it comes to promoting cycling and creating a bike-friendly environment, seeing the process as a continuous process, and feeling satisfied with how things have been developing over the years.		She has the opinion that cyclists are seen and cared about by the city of Vienna, as there are bike lanes in most areas and maps promote them. Also, she praises the PT infrastructure.
									While not all participants clearly praise the city of Vienna, it becomes clear through their opinions on cycling and PT that all participants except I3 have a positive image of the city and its efforts to cater its citizens. Despite room for improvement, cycling is seen as positive, and PT is praised. I1, I2, I7 and I8 say that the city cares for cyclists and their needs. The other participants also enjoy cycling and see the promotion of cycling infrastructure very positively. I7 is remarkably kindling: She appreciates the progress Vienna has made, calling it a continuous process.

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Perception city of VIE/Negative attitude									<p>She has mixed feelings about Vienna. On the one hand, she thinks that some people in the city are negative towards cycling while on the other hand, some have hate against them. Also, she recalls a construction site where the sidewalk was closed and no alternative was given, giving her the impression that Vienna only cares for cars. Referring on the question, she realized that there might be different treatment for some areas where many migrants live.</p> <p>She believes there is much to improve in Vienna's cycling infrastructure. For example, she criticizes temporary bike lanes being taken away and thinks most efforts by the city are pseudo or lighthouse projects. She calls for more budget and focus on creating practical and safe cycling routes. Instead, she criticizes that infrastructure is built where cars are not disabled. The city should prioritize cyclists and rethink car-centric development, especially in the context of the climate crisis and be stricter with enforcement against cars parked on bike lanes. She does not feel seen by the city and think Vienna is afraid to act against cars.</p> <p>She is not sure if Vienna respects cyclists, but she felt more seen as a cyclist in Copenhagen.</p> <p>Negative perceptions of the city of Vienna are sparser. I2 has mixed feelings, and wants to see more effort treat areas with a high migrant population differently than other areas. I3 compares Vienna to Copenhagen and feels less seen in Vienna as a cyclist. Solely I3 has a very negative image of Vienna's attitude towards cyclists. To her, most people started by the city are not helpful and distract from the fact that Vienna still builds for automobile and is afraid to change this. She does not feel seen as a cyclist.</p>
Community									
Community/ Influence on others									<p>It is shown that the participants can become a positive influence on their friends' (I3, I5) and family's (I1, I2) cycling practices.</p>
Community/ Others influence on her									
Others influence on her/ Influence of community									<p>When it comes to the influence of the community on the participants' cycling practices, the picture is less clear but positive. Similar to I3, in the case of I2, I4 and I5, their husbands prove to be very supportive in empowering their wives to cycle.</p> <p>Care work has a major impact on some participants' mobility and cycling practices. For I2 and I6, this influence was negative, preventing them from cycling. For I5, however, it was the opposite: Her children encouraged her to cycle.</p>
Others influence on her/ Care work or family impact									
Code									
Community/ Migr. women's cycling practices									<p>Many of the participants know other women with migrant backgrounds, e.g., friends and colleagues, who also cycle.</p>
Community/ Thoughts on Migr. women's cycling practices									
Thoughts on Migr. women's cycling practices/ General thoughts									<p>What most participants (I1, I2, I3, I8) have in common is that they do not categorize cyclists as migrants and non-migrants. Thus, their opinions on migrant women cycling and their perceptions of this group are limited. Generally, no one expressed negative attitudes towards migrant women cycling, while I3, I4 and I8 explicitly wish and encourage more migrant women to cycle. Only I4 states that in her experience, most women cycling in Vienna seem to have a European background.</p>
Thoughts on Migr. women's cycling practices/ Positive attitudes									
Thoughts on Migr. women's cycling practices/ No thought on migr. cycling									
Community/ Self-perception									<p>If the participants had an opinion on how they see themselves or how they might be perceived as cycling individuals, they rather than their background does influence neither how they cycle nor how they are perceived by others. Only I8 thinks that it is special that she is cycling as a migrant woman.</p>
Background									

Code	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	Summary
Background/ Life circumstances	She is a nurse and would like to stay in Vienna and start working in her field but needs to learn German first. She doesn't want to go back to Ukraine after the war as her daughter already started integrating here.	She is trying to participate in their community's cultural events and connect her children to their cultural background.							This category was less observed as it has no priority for the researchers. One finding is that the participants have very different stages of feeling connected to their home country, try to preserve their cultural identity for their kids, or push hard to assimilate with the Austrian context.
Background/ Mobility history	Her hometown is smaller than Vienna and doesn't have good PT. She used to drive but also took the bus and cycled occasionally.	Her mobility used to be very different in comparison to Vienna and depended on where she lived. She either cycled around or took PT if the distances were too long. The drivers back home had little respect towards cyclists.	She lived in a small village with few options but a bus.	She thinks that her mobility didn't change much compared to home.	Her mobility in Sudan wasn't that different, but she took the car quite often, but mostly walked.	She used to only take the car for daily trips or the bike for joy rides. In Vienna, cyclists are much more diverse (in age and gender).		Her mobility is very different now, as she'd only take the motorbike and the train to work compared to cycling and tram now.	The participants' mobility backgrounds are very diverse, and this may depend on the context they come from. For some (I1, I3, I6, I8), their mobility habits changed a lot since coming to Vienna. For others like I4 and I5, nothing much changed. In summary, the participants potentially used the car slightly more back home and cycled less (and if they did, more for recreational purposes).
Participant summary	I1 has lived in Vienna for one year with her young daughter. She is a confident cyclist and not very anxious. Only not knowing where to go, especially if bike lanes end abruptly, she becomes nervous. A major constraint on cycling is the lack of a bike due to financial reasons. If she had a bike, she would cycle more often. Cycling has a very positive impact on her physically and especially psychologically, as it reminds her of her childhood, brings her joy and helps her to cope with war trauma. At home, she used to have a car, and in Vienna, cars don't bother her much. Asked for improvements, she wishes for more continuous bike lanes. Bicycle lessons are also important to her. Her mobility habits are distinct using PT, which she really likes, walks and cycling. Her perception of the city of Vienna is very positive. She thinks Vienna is doing a lot for cyclists and the PT system is great in her opinion. Community influence does not play much of a role for her. Besides empowering her daughter to cycle, she is not impacted by or impacting community members.	I2 has lived in Vienna with her family for six years. She is a rather cautious cyclist and sees a lot of problems and dangers when cycling. To her, the main problem comes from theft, cycling with trams and reckless behavior. She is not yet used to automobile making certain routes very unsafe. To her, the existing cycling infrastructure is insufficient. Even though she enjoys cycling and it gives her a feeling of freedom, she mostly does it alone and for recreation. She avoids cycling with her kids, but the existing difficulties lead her to mitigation practices. She avoids certain times and routes to avoid conflicts with automobile. Her family has a car, and she finds it necessary for some tasks, but also knows that overall, she prefers walking over cycling. Walking is another mode she really likes. In contrast, she hates PT as she finds it unpleasant. With all her negative comments in mind, it is surprising that her perception	I3 has been in Vienna for 21 years now. She likes cycling as it improves physical and mental health, saves time and is connected to freedom. The challenges that come with it for her are the weather (she only cycles in summer), a bit of a lack of other cyclists being reckless. She perceives herself as a confident and skilled cyclist but has great respect for cars, as she often experiences harassment by drivers. This also forces her to perform mitigation practices, e.g., avoiding traffic jams by cycling on the side of the road. In general, she is aware of the need of a mobility transition and used to be active in bike protests in her early Vienna years. Lately, according to her, more people cycle, the reason for her COVID-19 infection, and she desperately wishes for better infrastructure and criticizes pseudo-projects by the city, on which she has an exceptionally negative view. She also inspired others to start cycling and overall	I4 has lived in Vienna with her husband for three years. She enjoys cycling, especially for recreation, for being close to nature and is connected to freedom. The challenges that come with it for her are the weather (she only cycles in summer), a bit of a lack of other cyclists being reckless. She perceives herself as a confident and skilled cyclist but has great respect for cars, as she often experiences harassment by drivers. This also forces her to perform mitigation practices, e.g., avoiding traffic jams by cycling on the side of the road. In general, she is aware of the need of a mobility transition and used to be active in bike protests in her early Vienna years. Lately, according to her, more people cycle, the reason for her COVID-19 infection, and she desperately wishes for better infrastructure and criticizes pseudo-projects by the city, on which she has an exceptionally negative view. She also inspired others to start cycling and overall	I5 lives with a family of 6 in Vienna for eight years. She loves cycling as it is healthy and saves money, but she is a very insecure rider. At home, women are not allowed to cycle, and therefore she learned it nevertheless. A major problem with cycling to her is wayfinding. She is often confused where to go. Also, she is afraid of theft. Automobility is not that important for her, but she is afraid of cycling in traffic when cars are the winner, for more bike lanes separated from cars and more secure bike parking. Overall, her perception of Vienna is positive, and she is happy with the cycling situation. In general, she doesn't perceive herself different or special in comparison to migrant women. Instead, she claims that cycling is very common in her environment. She wishes all women to be able to cycle.	I6 has lived in Vienna with her husband and a baby for three years. Cyclist to her, is a way to stay healthy and reduce emissions. Still, she is afraid to cycle in Vienna, also in comparison to home, where cycling seems to be even less common. She is not a big fan of cycling in particular, as she feels knowing the city very well, and other cyclists that are reckless. Cars are not regarded as a problem by her. She drives herself due to her baby that makes cycling or PT much more challenging. Besides the car, she takes the bus - cycling in traffic is difficult, she would like to cycle more. Overall, she has not many ideas for transition or improvement. Her perception of Vienna is rather neutral, and she thinks that cycling works quite well in the city.	I7 lives in Vienna in the past 34 years, and currently lives with her son. She used to be a very passionate and active cyclist, using it because PT was insufficient. Since a friend had a bike accident with a car and got injured, she stopped cycling. She is afraid to fall herself. Interestingly, she does not blame this on automobile but rather on her age. In general, cars do not make her anxious. Besides that, the biggest problem to her is a lack of tolerance from all drivers. She also remembers that this has always been the case and cycling used to be a fight with cars when she still practiced it. On the negative side, a lack of cycling infrastructure prevents her from doing so. She feels insecure when she has to cycle in traffic or doesn't know the route. Overall, she wishes for less cars, and dedicated cycle lanes everywhere. The automobile influences her cycling practices, making her more cautious.	I8 has lived in Vienna with her husband for one year. Her mobility habits in Vienna are very different from back home, where she never cycled. Now, she mostly cycles or uses PT. She is not a big fan of alternative to PT, which she does not enjoy. It is also connected to being healthy and free. If she could, she'd cycle every day. On the negative side, a lack of cycling infrastructure prevents her from doing so. She feels insecure when she has to cycle in traffic or doesn't know the route. Overall, she wishes for less cars, and dedicated cycle lanes everywhere. The automobile influences her cycling practices, making her more cautious.	When it comes to cycling, she doesn't notice many migrants cycling, and feels like it is quite special that she is doing it.

Appendix G – Survey Flyer

Umfrage: Radfahren in Wien / Survey: Cycling Vienna / Anket: Viyana'da bisiklet sürmek / خلفية الاستطلاع



Hallo, Hi, Merhaba! Im Rahmen meiner Masterarbeit an der Uni Wien möchte ich deine Meinung zum Radfahren in Wien haben!
Bitte scanne den **QR-Code** und fülle die kurze **Umfrage** aus, wenn du dich als Frau identifizierst und du oder deine Eltern nicht aus der EU kommst. Die Umfrage dauert **max. 5 Minuten**. Jede Teilnehmende hat die **Chance auf einen Gewinn**!
Wichtig: Es ist für die Umfrage egal, ob du Rad fährst oder nicht.
Vielen vielen Dank!

Merhaba! Viyana Üniversitesi'ndeki yüksek lisans tezimin bir parçası olarak, Viyana'da bisiklet kullanımı hakkında görüşlerinizi almak istiyorum! Lütfen QR kodunu tarayın ve kendinizi kadın olarak tanımlıyorsanız ve siz veya ebeveynleriniz AB'den değilseniz kısa anketi doldurun. Anket en fazla 5 dakika sürecektir. Her katılımcının kazanma şansı var! Önemli: Anket için bisiklete binip binmemeniz önemli değildir. Çok teşekkür ederiz!

Hello! As part of my master thesis at the University of Vienna, I would like to have your opinion on cycling in Vienna! Please scan the QR code and fill in the short survey if you identify as a woman and you or your parents are not from the EU. The survey will take max. 5 minutes. Every participant has a chance to win a price! Important: It doesn't matter for the survey if you ride a bike or not. Thank you very much!

مرحبا! كجزء من رسالة الماجستير الخاصة بي في جامعة فيينا ، أود أن يكون لديكم رأيك في ركوب الدراجات في فيينا! يرجى مسح رمز الاستجابة السريعة ضوئياً وملء الاستبيان القصير إذا كنت تعرف بكونك امرأة وأنك أو والديك لست من الاتحاد الأوروبي. سيستغرق الاستطلاع 5 دقائق كحد أقصى. كل مشارك لديه فرصة للفوز! هام: لا يهم الاستبيان إذا كنت تركب دراجة أم لا. شكراً جزيلاً!





What does cycling mean? “[...] a memory of my childhood, freedom, wind, speed, sport, pleasure, mastery of your own body, adventure.”

[Interviewee I1, 2023, 102-106]