

vor über 50 Jahren dazu geführt hat, dass die Autoindustrie zum ersten Mal Verkehrssicherheit als Designaufgabe wahrnahm. Und ein Bestseller wie *Unsafe at Any Speed* – mit dem Zusatz *If you're not a cis man*.

Frauensport ist keine Leistung? (Und auch keine Arbeit)

In der deutschen Teenie-Komödie meiner Generation fährt ein junges Mädchen auf ihrem Rennrad durch die Stadt, als sie auf einmal bemerkt, dass die Reibung des Sattels sich gut anfühlt. Genau genommen mehr als nur gut... sich auf dem Sattel räkelnd und an eine Straßenlaterne gestützt, erlebt Inken, gespielt von Diane Amft, in *Mädchen, Mädchen* ihren ersten Orgasmus. Ähnliche Bilder müssen Mediziner vor etwas mehr als 100 Jahren im Kopf gehabt haben, als sie diagnostizierten – oder eher mutmaßten –, Radfahren löse bei Frauen Hysterie aus, eine »Krankheit«, die unter anderem folgende Symptome verursache: Ichbezogenheit, Geltungsbedürfnis und Wollust. All das natürlich, was Mann bei seiner Frau nicht haben wollte, weshalb radelnde Frauen unbedingt verhindert werden sollten.

Eine, die mit ihrem Fahrradsattel nun so gar keine wollüstigen Erfahrungen gemacht hat, ist die britische Profi-Radsportlerin Hannah Dines. »Having a vagina means having pain«, schrieb sie in einem Artikel für den *Guardian*, in dem sie von ihren Erfahrungen als Radrennfahrerin berichtet.⁹⁰ Menschen mit Vagina seien es ohnehin gewohnt, Schmerzen auszuhalten, erklärt sie. Sie menstruieren, was teilweise mit extremen Schmerzen verbunden ist¹, und auch der erste Geschlechtsverkehr kann schlimme Schmerzen verursachen, ebenso alle darauffolgenden Male, aus einer Vielzahl von Gründen. Ganz zu schweigen von Blasenentzündungen und Harn-

¹ Auf die Krankheit Endometriose komme ich in Kapitel 8 noch zu sprechen.

wegsinfektionen, die neben einigen anderen Ursachen auch gehäuft nach Geschlechtsverkehr auftreten können. Wer jemals ein Kind durch seine Vagina gezwängt hat, weiß, auch das ist mit enormen Schmerzen verbunden, die manchmal noch über Monate hinweg nachhallen. Wir wachsen also in dem Wissen auf, dass unser Geschlechtsorgan neben Freude und Spaß auch eine Quelle des Unwohlseins sein kann und dass das (in einem gewissen Maß) zum cis Frausein dazugehört. Doch in Dines' Fall lag die Ursache der Schmerzen weniger in der Beschaffenheit ihres Körpers als vielmehr daran, dass beim Design ihres Fahrradsattels die weibliche Anatomie nicht berücksichtigt worden war. Als sie 2014 Mitglied der britischen Radsport-Liga wurde, mit dem Ziel, sich einen Platz auf dem Podest bei den Paralympics zu sichern – ein ehrgeiziges Ziel, das ihr tägliches Training abverlangte –, da wusste sie, dass der Erfolg im Sattel einen Preis haben würde. Als sich im selben Jahr zum ersten Mal Schichten verhornter Haut und Haare in Klumpen von ihrer Vulva schälten und sie diese im Klo runterspülte, war das zwar unangenehm, doch nach den vielen Stunden des Scheuerns und Abschürfens auf dem Sattel auch keine große Überraschung – einfach Teil der Prozedur, dachte sich Dines damals. Doch es blieb nicht bei Hornhautabschürfungen und schmerzhaft eingewachsenen Schamhaaren. Schon bald wurden daraus eitrig und schließlich chronische Entzündungen der äußeren Schamlippen sowie der Lymphknoten. Im Laufe der Jahre stumpften einige Bereiche ab, die Schmerzen ließen eine Zeit lang nach. Doch die Verhärtungen, die blieben, wuchsen weiter und führten zu neuen Schmerzen beim Radfahren.

2016, bei ihren ersten Paralympics, fuhr Dines auf den fünften Platz, bei den Weltmeisterschaften holte sie Gold, die Schmerzen waren also nicht vergebens. Doch 2018, nach fünf Jahren ausgiebigen Trainings, war ihre persönliche Schmerzgrenze erreicht, es ging nicht mehr. Sie suchte sich medizinische Hilfe, und nachdem der Verdacht auf Krebsgeschwüre dank Biopsien aus der Welt geschafft war, war auch klar, dass die Verhärtungen chirurgisch ent-

fernt werden mussten. Doch der Sattel war unumgänglich auf dem Weg zum Erfolg, er ist es für alle Radfahrerinnen, überall auf der Welt. Deshalb nahm sie lange an, es läge an ihr, an der Beschaffenheit ihres Unterkörpers, der aus irgendeinem Grund inkompatibel mit dem Sattel wäre, eigentlich mit allen Sätteln dieser Welt. Hinzu kommt, dass Frauen im Radsport weltweit noch immer nicht so ernst genommen werden wie ihre Kollegen und Trainer sowie dass medizinische Betreuer von Frauentteams meist männlich sind. All das hat dazu geführt, dass chronische Entzündungen des Gewebes oder des Harnwegs und schmerzhafte Geschwülste und Verformungen einfach »ausgesessen« werden, bis es zu spät ist – bis operiert werden muss.

Anna Weiß arbeitet für ein Mountainbike-Magazin und ist Expertin für Outdoorsport, unter anderem berät sie Unternehmen, wie Frauen als Zielgruppe mitgedacht werden können. Mit ihr habe ich über die Unsichtbarkeit von Frauen im Radsport gesprochen.

Die Frauen denken, sie sind selbst daran schuld, oder es stimmt etwas nicht mit ihnen. Das ganze Thema ist sehr stark mit Scham behaftet, und das in einer Branche, die ohnehin extrem sexistisch ist. Dann kommt dazu, dass Frauen, die den Mund aufmachen, Angst haben, ihre Verträge zu verlieren, für die sie ohnehin schon kämpfen mussten. Niemand will die Nestbeschmutzerin sein, weil das Risiko, dass dadurch nur persönliche Nachteile entstehen, riesig ist.

Wer Rad fährt, sitzt auf einem Sattel, das gilt für jede Person, und dennoch sind Form und Beschaffenheit an männliche Hintern und Genitalien angepasst – die ja, wie Dines in ihrem Artikel beschreibt, beim Sitzen zur Seite geräumt werden können, während wir darauf sitzen. Was nicht heißt, dass alle Männer es immer bequem haben, denn Profiradsport ist per se eine unbequeme Angelegenheit. Aber bei Männern ist das Problem erkannt, und es wird konstant an Lösungen gearbeitet, nicht so bei Frauen.

Ich war zum Beispiel vor ein paar Jahren bei einem PR-Event eines großen amerikanischen Herstellers, wo mit riesigem Tamtam ein neuer Sattel vorgestellt wurde. Und es ging darum, wie viele Stunden da wie viele Athleten drauf gesessen hatten. Wir durften sogar Sensoren an den Fingern ausprobieren, die bei den Testpersonen rund um den Dammbereich angebracht worden waren und die den Sauerstoffdurchfluss gemessen haben sollen. Ich war die einzige Frau da drin, habe mir das angesehen und irgendwann gefragt: »Wurde der Sattel auch an Frauen getestet? Gibt es da auch Erkenntnisse?« Stille. Dann die Antwort: »Bei Frauen kann man das nicht messen, es ist viel zu kompliziert.«

Tatsächlich kann beim Radfahren die Blutzufuhr zum Penis unterbrochen werden, was zu einem Taubheitsgefühl und kurzfristig auch zu einer Erektionsstörung führen kann. Aus diesem Grund fließt viel Geld in die Forschung über das Phänomen der »tauben Nudel«. Derselbe Sattelhersteller hat 2019 einen Rennradsattel für Frauen auf den Markt gebracht – wie viel Mühe und Geld in die Entwicklung geflossen ist, lässt sich jedoch schwer sagen. Denn es gibt zwei Teufelskreise im Radsport, die beide sehr gut verdeutlichen, wie Männer – wenn sie erstmal darauf gekommen sind, dass auch Frauen zum Beispiel mountainbiken könnten – doch wieder bei sich selbst als Maß aller Dinge landen.

Das Problem ist, dass sich die Leute, die in den Entscheiderpositionen sind, auf Umfragen oder Studien berufen müssen, wenn sie ein neues Produkt in die Welt schmeißen wollen. Am besten irgendwas mit harten Zahlen. Wo bekommen die diese Studien her? Wenn die Firma viel Geld hat, dann gibt sie eine Studie bei irgendeiner Marktforschungsgesellschaft in Auftrag. Häufiger aber greifen sie auf Studien zurück, die von Medien erstellt werden, die in diesem Bereich tätig sind. Das wäre zum Beispiel so was wie unser Magazin oder andere Mountainbike-Magazine. Wer arbeitet in diesen Redaktionen? Hauptsächlich Männer. Der Inhalt wird von Männern für Männer gestaltet. Und raten Sie mal, an wen es verkauft wird? Hauptsächlich an Männer. Dann macht dieses Magazin eine Um-

frage, wie viele Frauen denn mountainbiken. Was kommt raus? Ein Prozent! Komisch. Aber diese Zahl wandert wieder zu den Produktmanagern, die dann sagen: Ist kein Markt, brauchen wir kein Geld reinzustecken.

Manchmal fällt ihnen dann aber doch auf, dass in der echten Welt draußen auch Frauen mountainbiken. An die sollte man doch was verkaufen können! Und schon lauert der nächste Fallstrick: imaginäre Frauen befragen statt echte Frauen.

Provokant formuliert wird gesagt, dass Frauen zwei Dinge wichtig sind: Aussehen und Sicherheit. Wir produzieren jetzt ein Fahrrad, das einfach rosa ist, auf dem Blümchen drauf sind, mit einem total hohen Lenker, also einem hohen Vorbau, damit ja keine Überschlagängste aufkommen. Und Frauen sind ja Anfänger, das heißt, die investieren nicht viel Geld. Dementsprechend schwer sind die Räder und dementsprechend schlechtere Komponenten sind verbaut. Fertig ist das »Frauenrad«. Alle Frauen, die den Sport ernsthaft betreiben, sagen natürlich: Auf keinen Fall fahre ich so ein Fahrrad. »Frauenräder« werden dann weniger gekauft, was dazu führt, dass die Hersteller sagen: Super, jetzt machen wir hier schon mal was für die Frauen, und dann wollen die das nicht. Anscheinend gibt es keine Zielgruppe. Wir stellen es wieder komplett ein und richten quasi unser ganzes Marketing auf Männer aus. Das ist ein Teufelskreis.

Die alljährlichen Produktzyklen^I machen es auch nicht gerade einfacher, dass Geld und Zeit für die Forschung lockergemacht wird, vollkommen egal, ob wir vom Mountainbike oder vom Rennrad sprechen. Doch manchmal, wenn eine Frau wie Hannah Dines über ihre Erfahrungen und über die Eingriffe in ihre Intimsphäre^{II} öffentlich spricht, kommt zumindest ein bisschen was ins Rollen. Profi- und Amateursportlerinnen aus aller Welt nahmen Kontakt mit

I Jedes Jahr bringen die Firmen ein neues, »besseres« Fahrrad auf den Markt, da bleibt nur Zeit für kleine Tweaks hier und da.

II Ja, das würde auf Englisch mit »private parts« besser funktionieren.

ihr auf. Die amerikanische Radlerin Alison Tetrick meldete sich mit einer sehr ähnlichen Erfahrung, auch sie hat einen operativen Eingriff an der Vulva hinter sich, und da sie als Profisportlerin nicht nur über eine größere Plattform, sondern auch über Geld und Sponsoren verfügte, beauftragte sie die Entwicklung eines Sattels, der das Scheuern und damit die Schmerzen minimiert. Also tatsächlich Sättel für Menschen mit Vulva, denn, auch das ist klar, nicht alle Vulven leiden gleich. Deswegen wird zur Zeit an individuellen Sätteln aus Carbon gearbeitet, mithilfe eines 3D-Druckers, der einen genauen Abdruck von jedem Hintern und jeder Vulva herstellen kann. Das klingt großartig, ist aber auch teuer, und nicht alle werden sich das leisten können, denn Profiradrennfahrerinnen sind immer noch mediale Randerscheinungen (und eine Fußnote)^I.

Eine Studie der Yale University fand 2012 heraus, dass die Höhe des Lenkers beim Rennrad einen entscheidenden Einfluss auf den Druck hat, dem der weibliche Beckenboden und die äußeren Labien ausgesetzt sind. Ein Anheben des Lenkers kann dazu führen, dass die Belastung auf diese Bereiche gesenkt wird und dadurch auch Schmerzen, Verletzungen und der daraus resultierende Verlust von Empfindsamkeit verhindert werden.⁹¹ Interessant! Erinnern wir uns kurz an den Anfang dieses Kapitels, als es darum ging, dass gegen Ende des 19. Jahrhunderts Frauen nicht Rad fahren sollten, weil es eine hysterische Wollust in ihnen auslösen könnte. Und nun dürfen alle raten, wovor nach Veröffentlichung der Studie aus Yale gewarnt wurde? Die *Bild*-Zeitung machte daraus: »SIE hat Sex-Unlust? Das

I Es gibt keine offizielle weibliche Tour de France, das heißt aber nicht, dass die Tour nicht trotzdem von Frauen gefahren wird – sie kommen immer einen Tag vor den Männern ins Ziel. Das Projekt heißt »Donnons des elles au vélo«, und es ist ein Guerilla-Aufstand von unbeugsamen Sportlerinnen, die zeigen, dass auch jenseits des medialen Tamtams von Sponsoren, die Hunderttausende von Euro in die neueste Forschung buttern, sportliche Spitzenleistungen möglich sind. Vielleicht summen sie beim Überqueren der Zielgeraden leise »everything you can do, I can do better« vor sich hin.

könnte daran liegen, dass sie gerade von einer Radtour zurückgekommen ist ...»⁹² RTL recycelte den *Bild*-Artikel Ende 2019 und setzte noch eins drauf: »Also, Frauen, bleiben wir lieber bei der Devise: Wer sein Fahrrad liebt, der schiebt – und steigt nicht wieder auf.«¹ Hahaha! Ohne hier das Fass der Medienkritik aufmachen zu wollen, es sagt schon viel über unsere Gesellschaft aus, wenn die Ergebnisse über weibliche Verletzungsrisiken a) auf Lustlosigkeit reduziert werden^{II} und b) die Lösung dafür nicht in einem besseren Fahrrad-Design gesucht wird, sondern darin, dass Frauen einfach nicht mehr aufsteigen sollen.

Aber nochmal zurück zu den Frauen, die sich nicht abhalten lassen und Radfahren als Leistungssport betreiben. Die Wahrheit ist, wir wissen gar nicht, wozu sie überhaupt fähig sind, und es gibt nur wenige Anzeichen dafür, dass sich das in Zukunft ändern könnte. Dazu müsste man das Rad mit viel Geld und Zeit wortwörtlich neu erfinden. Aber vielleicht folgt der Radsport ja doch noch dem Wintersport, bei dem sich in den letzten Jahren einiges getan hat.

Nehmen wir als Beispiel das Skispringen: 1862, beim allerersten dokumentierten Skisprung-Wettbewerb im norwegischen Trysil, sprang eine junge Frau Namens Ingrid Olavsdottir Vestby etwa sechs Meter weit über die Köpfe der staunenden Zuschauer:innen hinweg, weiter als viele ihrer Konkurrenten. Und das alles, wie in der damaligen Zeit üblich, im langen Rock. Eine Handvoll Frauen folgten ihr, doch Skispringerinnen blieben Ausnahmeerscheinungen, die bloß mit Ausnahmegenehmigungen an Turnieren teilnehmen durften, denn dieser Sport galt sehr lange als zu gefährlich für die weibliche Anatomie. Besonders der Uterus schien den Luftsprüngen aus irgendeinem Grund im Weg zu sein, weshalb der immer

I Richtet sich an Frauen, dennoch gemischtes Maskulinum.

II Eine Schelmin, wer denkt, dass es den Mann ansonsten nicht juckt, wenn die Frau Schmerzen hat, solange sie nur weiter mit ihm vögelt.

noch amtierende Präsident des Internationalen Skiverbandes (FIS) Gian Franco Kasper 2005 in einem Radiointerview verlauten ließ, dass Skispringen »aus medizinischen Gründen nicht angemessen erscheint«⁹³. Und wenn ich schreibe »sehr lange«, dann meine ich zu meiner eigenen großen Überraschung tatsächlich bis ins Jahr 2014, denn da wurde weibliches Skispringen zum ersten Mal olympisch – nachdem die Kommission den Antrag jahrzehntelang einfach abgelehnt hatte, unter anderem, weil der Grad an Professionalisierung nicht gegeben sei. Zum Vergleich: Männliches Skispringen wurde 1924 olympisch, also 90 Jahre zuvor. Der bemängelte Grad an »Professionalisierung« der Springerinnen ist Teil des typischen Henne-Ei-Problems, das sich im professionellen Spitzensport immer wieder findet, denn zum Erreichen von Höchstleistungen braucht man nunmal mehr als bloß Talent. Geld, Training, Wettkampferfahrung und natürlich auch eine professionelle Ausrüstung. Im langen Rock an die Spitze springen ist heute nicht mehr.

Skispringen ist zwar ein Beispiel aus dem Extremsport, aber leider keine Ausnahme, denn im gesamten Skisektor wurde die Zielgruppe der Frauen lange vernachlässigt, zumindest was den Leistungssport angeht. Natürlich fuhren Frauen schon immer Ski, aber nur als Hobby, als Freizeitaktivität im Winterurlaub. Die typische Hobby-Skifahrerin legte aus Sicht der Hersteller deshalb natürlich auch einen gesteigerten Wert auf Ski, die sich optisch von den männlichen Ski unterschieden: durch verspielte Gimmicks wie Farbe oder Ornamente. Ansonsten waren die Ski eigentlich bloß kürzer und leichter, weil man annahm, dass Frauen nicht besonders gut fahren könnten und deswegen eine »einfachere« Anfängerinnenvariante der männlichen Hightech-Ski brauchten. Auch wenn Frauen sich inkognito auf männliche Wettbewerbe schlichen und hin und wieder dabei auch was gerissen haben, es fehlte ihnen schlicht das Equipment für mögliche Höchstleistungen.

Da die weibliche Zielgruppe heute 44,5 Prozent des Marktes für Wintersportartikel ausmacht⁹⁴ und sich in den letzten Jahren ein biss-

chen was im weißen Leistungs- und Wettkampfsport getan hat, gibt es mittlerweile Unternehmen, die von Frauen geführt werden, Frauen beschäftigen und über Ausrüstung für Frauen forschen und sie entwerfen. Mit dem Ziel nicht nur die verlorenen Jahrzehnte aufzuholen, sondern auch in Zukunft weibliche Höchstleistungen zu ermöglichen. Dennoch stoßen wir bei Sportgeräten immer wieder auf die irrige Annahme der Firmen, dass alles, was mit Kraft, Leistung und Schnelligkeit zu tun hat, traditionell eine männliche Domäne ist.

Kapitel 6

KLEIDER MACHEN LEUTE

Ich habe mal als Assistentin einer Unternehmensberaterin gejobbt. Nachdem ich zu einem Kund:innentermin in dreckigen Turnschuhen angetanzt war, führten meine Chefin und ich eine lange, freundlich-angeregte Diskussion über Kleidung, Dresscodes und die Frage, was wir damit ausdrücken wollen und was sie zum Ausdruck bringen müssen.

Heute sehe ich ein, dass ich provozieren wollte, um unmissverständlich nach außen zu signalisieren: Ich gehöre nicht in diese Businesswelt aus Hosenanzügen und gedeckten Farben, die Frau auch gerne mal mit einem geschmackvollen bunten Seidenschal auflockern darf, aber ich bin zu feige und faul, es auszusprechen. Klammotten waren der bequemste Weg, um ein trotziges Statement abzugeben, so wie ein Kind, das sich weigert, für eine Hochzeit das anzuziehen, was ihm hingelegt wurde.

Der berufliche Kontext treibt bloß auf die Spitze, was wir im Alltag ganz allgemein sehen: Die Kleidung leistet für das Erscheinungsbild das, was der goldumrandete Teller im Vergleich zur Pappschale für die Currywurst leistet – wie die Wurst gemacht ist, interessiert weniger als ihre optische Präsentation. Und dabei liegt der Teufel, oder in diesem Fall das Patriarchat, wie so oft im Detail. Zum Beispiel in den Taschen.

Taschen

An dem Tag, an dem ich den Vorschuss für dieses Buch auf meinem Konto entdeckte, wollte ich den Anlass feiern und mir etwas gön-