



universität  
wien

# MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Alltagsradeln in Wien:  
Balancieren zwischen fahrrad-körperlichem Wissen  
und motorisiertem Straßenverkehr“

verfasst von / submitted by

Karin Martiny, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of  
Master of Arts (MA)

Wien, 2017/ Vienna 2017

Studienkennzahl lt. Studienblatt /  
degree programme code as it appears on  
the student record sheet:

A 066 810

Studienrichtung lt. Studienblatt /  
degree programme as it appears on  
the student record sheet

Masterstudium Kultur- und Sozialanthropologie

Betreut von / Supervisor:

Mag. Dr. Bernhard Hadolt, MSc



# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung.....</b>	<b>7</b>
<b>1 Verkehr und Mobilität in der Stadt.....</b>	<b>20</b>
1.1 New Mobilities Paradigm.....	21
1.2 Systems of Mobility.....	23
1.3 Rhythms of Mobility.....	25
1.4 Mobility Scapes und Cultures of Mobility.....	26
<b>2 Eine praxeologische Annäherung.....</b>	<b>28</b>
2.1 Grundlegende Gemeinsamkeiten praxeologischer Ansätze.....	28
2.2 Theodore Schatzki: „Sites“ als Geflechte von Praktiken und Ordnungen.....	31
<b>3 Forschungsdesign.....</b>	<b>35</b>
3.1 Fragestellungen.....	35
3.2 Methodologische Vorüberlegungen.....	37
3.2.1 Zwischen Extended Case Method und Grounded Theory.....	39
3.2.2 Ethnographische Forschung „zu Hause“.....	41
3.3 Erhebungsmethoden.....	42
3.3.1 Artefaktanalyse des Fahrrads.....	43
3.3.2 Beobachtende Teilnahme während eines Fahrradkurses für AnfängerInnen.....	44
3.3.3 Forschung mit drei AlltagsradlerInnen.....	45
<i>Teilstrukturierte Leitfadeninterviews mit Zeichnungen</i> .....	45
<i>Gemeinsame Bewegung entlang ihrer täglichen Wege</i> .....	46
<i>Videographie</i> .....	47
<i>Situationsanalysen</i> .....	48
3.4 Analysemethoden.....	49
3.4.1 Deduktives Kodieren mit Schatzki: Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens und praktischen Verständnisses.....	50
3.4.2 Induktives Kodieren mit der Grounded Theory: Erschließung der Praktiken .....	50
<i>Offenes Kodieren</i> .....	50
<i>Fokussiertes Kodieren (Praktiken)</i> .....	51
<i>Selektives Kodieren (Phänomen)</i> .....	52

<b>4 Fahrrad-Körperliches Wissen.....</b>	<b>53</b>
4.1 Das Fahrrad.....	54
4.1.1 Antrieb und Gangschaltung.....	55
4.1.2 Bremsen.....	57
4.1.3 Lenkung.....	57
4.1.4 Sattel.....	58
4.1.5 Rahmen.....	58
4.1.6 Räder.....	59
4.1.7 Kleine Fahrradphysik.....	60
4.2 ‚Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ .....	62
4.2.1 Geschwindigkeitsregulierung.....	62
4.2.2 Richtungssteuerung.....	63
4.2.3 Herstellen von Gleichgewicht.....	64
4.3 ‚Mit dem Fahrrad tanzen lernen‘ .....	66
4.3.1 Erstes Kennenlernen.....	66
4.3.2 Die richtige Haltung einnehmen.....	67
4.3.3 Wer übernimmt die Führung?.....	67
4.3.4 ‚Mehr Schwung, bitte!‘ .....	69
4.3.5 Am ‚Tanzparkett‘ .....	70
4.4 Charakterisierung fahrrad-körperlichen Wissens.....	71
4.4.1 Zusammenspiel des ‚Verhaltens des Fahrrads‘ und eigener Bewegungsabläufe.....	72
4.4.2 Fahrrad-körperliches Erreichen von Handlungszielen.....	74
4.4.3 Abstimmung der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung auf die Bewegungen Anderer.....	75
4.5 Theoretische (Neu-)Verortung fahrrad-körperlichen Wissens.....	75
4.5.1 Lernen neuer Bewegungsabläufe als Umerziehung von Körper und Geist.....	77
4.5.2 Zusammenwirken von Artefakt und körperlicher Bewegung als ‚Fahrrad-Körper‘ .....	78
4.5.3 Art und Weise des Lernens als Zugangsvoraussetzung zu einer Praxisgemeinschaft.....	81
<b>5 Fahrradfahren in Wien: Eine kurze Bestandsaufnahme.....</b>	<b>86</b>
5.1 Entwicklung des Fahrradverkehrs in Wien.....	86
5.2 Das Radjahr 2013.....	89

<b>6 Praktisches Verständnis des Alltagsradelns in Wien.....</b>	<b>92</b>
6.1 Richard: „Man schummelt sich halt irgendwie durch“.....	93
6.1.1 Richards Lernerfahrungen, Fahrrad und Selbstverständnis, sich als Fahrradfahrer zu bewegen.....	93
6.1.2 Zwischen 3. und 14. Bezirk.....	97
6.1.3 Richards praktisches Verständnis .....	104
6.2 Christine: „Das ist wirklich halblegal, Fahrradfahren hier, vom G´fühl“ .....	108
6.2.1 Christines Lernerfahrungen, Fahrrad und Selbstverständnis, sich als Fahrradfahrerin zu bewegen.....	108
6.2.2 Zwischen 17. und 23. Bezirk.....	111
6.2.3 Christines praktisches Verständnis.....	117
6.3 Laurin: „Wenn grün is, dann kann ich genauso gut überfahr´n werden“ .....	122
6.3.1 Laurins Lernerfahrungen, Fahrrad und Selbstverständnis, sich als Fahrrad-Fahrer zu bewegen.....	122
6.3.2 Rund um den 8. Bezirk .....	125
6.3.3 Laurins praktisches Verständnis.....	131
6.4 Zusammenfassung des praktischen (Handlungs-)Verständnisses.....	134
<b>7 Praktiken des Balancierens.....</b>	<b>138</b>
7.1 Balancieren zwischen praktischem und theoretischem Wissen.....	138
7.2 Balancieren zwischen Kommunikation und Isolation.....	145
7.3 Balancieren zwischen Sicherheit und Unsicherheit.....	151
<b>Conclusio: Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme.....</b>	<b>155</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>162</b>
<b>Websites.....</b>	<b>172</b>
<b>Anhang.....</b>	<b>174</b>
1 Abstract (deutsch und englisch).....	174
2 Interviewleitfaden.....	176
3 Analysematrix nach Schatzki.....	178



## Einleitung

Wenn Richard, Christine und Laurin ihren täglichen Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad an-treten, sind sie entlang ihrer Wege immer wieder gefordert, „unter Zeitdruck Entscheidungen zu treffen, auf [...] risikoträchtige Unsicherheiten zu reagieren sowie sich schnell, kreativ und flexibel auf unvorhersehbare, permanent sich ändernde Handlungssituationen [...] einzustellen“ (Brümmer 2009: 41): Im Ausfahren des größtmöglichen Kurvenradius, den Richard der schmale, verwinkelte Fahrradweg erlaubt, der ihn kurz nach Verlassen seines Wohnortes zu einer großen Kreuzung führt, erfasst er schon die Situation der den Radweg querenden FußgängerInnen. Im Hindurchschlängeln durch die FußgängerInnen sagt ihm ein kurzer Blick auf die Ampeln, welche Straße er zuerst queren wird, und während er vor dem Queren der zweiten Straße im Zick-Zack-Kurs über sich mehrmals kreuzende Straßenbahnschienen fährt und dabei gleichzeitig seine Fahrt aufgrund der roten Ampelschaltung so verlangsamt, dass er sie im Stehen ausbalancieren muss, hält er bereits Ausschau nach sich eröffnenden ‚Lücken im Verkehr‘, die er für seine Weiterfahrt nutzen kann. Während sich Christine auf ihren Bergauf- und Bergabfahrten im schmalen Zwischenraum zwischen fahrenden und parkenden Autos bewegt, lotet sie permanent Möglichkeiten aus, um dieser beengten Situation auf Gehsteigen, Radwegen oder Busspuren ausweichen zu können. Und wenn Laurin regelmäßig vor einer großen Kreuzung von einem Fahrradstreifen mitten in den dichten Autoverkehr entlassen wird, achtet er nicht nur darauf, von Autos nicht überfahren zu werden, sondern passt seine Geschwindigkeit auch einer in den Haltestellenbereich fahrenden Straßenbahn an, sodass er das kurze Zeitfenster nutzen kann, in dem er schon hinter den einsteigenden und noch vor den aussteigenden Fahrgästen durch den Haltestellenbereich kommt. Diese kurzen Ausschnitte geben einen ersten Einblick in die Herausforderungen, die sich AlltagsradlerInnen entlang ihrer Wege durch den Wiener Stadtverkehr stellen und wie sie in Bewegung mit dem Fahrrad gemeistert werden.

Ausgangspunkte dafür, mich in der vorliegenden Arbeit mit Fragen danach auseinanderzusetzen, wie AlltagsradlerInnen die Wiener Verkehrsumgebung erfahren und mit verschiedenen Verkehrssituationen umgehen, waren die Ergebnisse einer kleinen Feldforschung zu den ‚Sichtweisen‘ von FahrradfahrerInnen auf die Stadt, die ich gemeinsam mit zwei Kolleginnen im Rahmen eines Feldpraktikums durchgeführt hatte. Sie zeigten einen ‚Blick‘ auf die Stadt, der durch ein unmittelbares Erspüren – durch die Anstrengung beim Bergauffahren, den Fahrtwind beim Bergabfahren oder das Rumpeln über Kanalgitter oder Kopfsteinpflaster – gekennzeichnet ist, und dass die Aufmerksamkeit der FahrradfahrerInnen fast ausschließlich ihrem als Hindernisparcours beschriebenen Weg galt. Besonders fasziniert hat mich eine Filmaufnahme, die während einer

gemeinsamen Fahrt durch eine am Helm befestigte Kamera entstanden war. Da im Lauf der Fahrt die Kamera immer wieder verrutschte, wechselten sich Filmsequenzen, auf denen nicht viel mehr als die Unterarme, Hände und Lenkstange, die in die Pedale tretenden Füße und die Fahrbahn sowie ein rhythmisches Hin- und Herpendeln zu sehen waren, mit Filmsequenzen ab, auf denen die städtische Umgebung sichtbar wurde. Beim Ansehen des Films erhielt ich so den Eindruck, dass ausgehend von der körperlichen Bewegung mit dem Fahrrad ein bestimmter Rhythmus der (Fort-)Bewegung in unmittelbarer Wechselwirkung zwischen dem Fahrrad, der FahrerIn und der städtischen Umgebung entsteht. Diese – wie ich zunächst dachte misslungene – Aufnahme war letztlich ausschlaggebend dafür, dass ich mir das Zusammenspiel von Fahrrad, körperlicher Bewegung und einer sich aus der Bewegung mit dem Fahrrad erschließenden Verkehrsumgebung genauer ansehen wollte. Dabei interessierte mich vor allem die Frage danach, welchen Einfluss dieses Zusammenspiel darauf hat, wie sich der tägliche Parcours durch die Stadt für AlltagsradlerInnen gestaltet und wie sie ihn bewältigen.

Bereits meine erste Suche nach Literatur zum Fahrradfahren in der Stadt, die FahrradfahrerInnen in ihrer Bewegung mit dem Fahrrad und ihren daraus resultierenden Umgang mit einer spezifischen Verkehrsumgebung in den Blick nimmt, verdeutlichte mir die marginale Stellung, die das Fahrrad(fahren) generell in der kultur- und sozialwissenschaftlichen Forschung einnimmt. Dieses Erkenntnis fand ich durch Luis Vivanco (2013) bestätigt, der das Fahrrad als lohnenden Gegenstand kultur- und sozialanthropologischer Betrachtungen zur Diskussion stellt und dabei sein Bedauern darüber ausdrückt, dass nicht nur in der Kultur- und Sozialanthropologie so gut wie keine Forschungen zum Fahrrad(fahren) vorhanden sind, sondern sich auch in benachbarten Disziplinen bemerkenswert wenige Forschungen mit dem Fahrrad(fahren) beschäftigen. Im Vordergrund stehen dabei historische, technik-, freizeit-, oder sportsoziologische Betrachtungen oder Untersuchungen zu den positiven gesundheitlichen Auswirkungen und möglichen Risiken, die mit dem Fahrradfahren einhergehen (Horton, Cox und Rosen 2007b: 8ff; Vivanco 2013: 9). Bis vor Kurzem fand das Fahrrad als alltäglicher Gebrauchsgegenstand in der wissenschaftlichen Forschung ebenso wenig Beachtung wie in der Verkehrsplanung vieler Städte, in denen der motorisierte Individualverkehr zunehmend zu einer Selbstverständlichkeit wurde. Erst mit dem Bedeutungswandel des Fahrrads, der sich in vielen v.a. europäischen und amerikanischen Städten beobachten lässt, in denen das Fahrrad zunächst durch eine zunehmende Motorisierung und einer damit einhergehenden „car-ideology“ (Vivanco 2013: 5) marginalisiert wurde (ebd.: 64) und erst aufgrund der negativen Folgen einer Massenmotorisierung zu einem möglichen Mittel avancierte, den städtischen Verkehr wieder in den Griff zu bekommen, Klimaziele zu erreichen und



Nachhaltigkeit und Lebensqualität in Städten anzuheben (Horton, Cox und Rosen 2007b: 6; Vivanco 2013: 129f), gewann das Alltagsradeln auch für die wissenschaftliche Forschung wieder an Bedeutung. Der erste Sammelband über „Fahrrad und Gesellschaft“ ist Dave Horton, Peter Cox und Paul Rosen (2007a) zu verdanken, in dem Beiträge unterschiedlicher Disziplinen zu räumlichen, zeitlichen und sozialen Aspekten des Fahrrad(fahren)s versammelt sind und unterschiedliche Lebenswelten und Aktivitäten, in die das Fahrrad(fahren) eingebettet ist, beleuchtet werden (Horton, Cox und Rosen 2007b: 1f)<sup>1</sup>.

Auffallend ist eine starke Zunahme an kultur- und sozialwissenschaftlichen Publikationen und Projekten zum Fahrradfahren in der Stadt seit 2010<sup>2</sup>, die sich dadurch auszeichnen, dass sie nicht nur den Austausch mit unterschiedlichen Disziplinen, sondern vor allem auch mit FahrradaktivistInnen und der Öffentlichkeit suchen. Sie sehen ihren Beitrag darin, sozialwissenschaftliche Theorien für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrs- und Städteplanung fruchtbar zu machen und durch ethnographische Forschungen die FahrradfahrerInnen und ihre tatsächlichen Bewegungen durch den städtischen Verkehr in den Mittelpunkt zu rücken. Sie zeigen verschiedene Möglichkeiten auf, was Fahrradfahren alles sein und bedeuten kann und weisen damit darauf hin, dass eine nachhaltige Verkehrs- und Städteplanung nur durch Berücksichtigung unterschiedlicher Varianten des Fahrradfahrens und verschiedener (potenzieller) FahrradfahrerInnen gelingen kann (Cox 2015: 14ff). Ein prominentes Beispiel dafür, dass kultur- und sozialwissenschaftliche Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrs- und Städteplanung zunehmend gefragt sind, ist die Velo-City-Konferenz. Ziel der seit 1980 von der European Cyclists Federation jährlich einberufenen Konferenz ist es, konkrete Planungsmaßnahmen zu diskutieren, transnationale Partnerschaften zu fördern und dadurch den Fahrradverkehr in der Stadt weltweit zu steigern (European Cyclists Federation: website). Waren es bis vor wenigen Jahren fast ausschließlich VertreterInnen aus den Bereichen Politik, Wirtschaft, Industrie, Umwelt, Gesundheit, Marketing und der Städte- und Verkehrsplanung, die ihre Beiträge untereinander diskutierten, kann ebenfalls seit den 2010er Jahren eine stete Zunahme an gesellschaftlichen und kulturellen Themen beobachtet

---

1 Die unterschiedlichen Beiträge wurden erstmals 2004 im Rahmen des „Cycling and Society Symposiums“ in Lancaster vorgestellt, das seitdem jährlich an unterschiedlichen Universitäten Großbritanniens stattfindet. Darüber hinaus bietet die „Cycling and Society Research Group“ auf ihrer website die Möglichkeit des wissenschaftlichen Austausches und einen laufend aktualisierten Überblick über einschlägige Monographien, Sammelbände, Fachartikel und Forschungsprojekte (Cycling and Society: website).

2 Einen Überblick über Trends der wissenschaftlichen Fahrradforschung der letzten 20 Jahre gibt das Urban Cycling Institute der Universität Amsterdam (Urban Cycling Institute: website) anhand einer quantitativen Aufschlüsselung von Publikationen u.a. in den Bereichen „bicycle“ and „culture“, „bicycle“ and „community“, „bicycle“ and „social interaction“ oder „bicycle“ and „public space“, die als Schlagworte im Web of Science – eine Datenbank von „peer-reviewed articles“ – eingegeben wurden. Die Ergebnisse wurden über einen Blog (Cyclingacademics: website) zugänglich gemacht.

Für ethnographische Forschungsprojekte siehe beispielsweise Cycling Cultures: website; Ethnographies of Cycling: website oder Suhr et al. (2012).

werden. Im Rahmen der Velo-City-Konferenz 2017 in Arnhem und Nijmegen hatten zudem ‚Fahrrad-ForscherInnen‘ aus aller Welt und unterschiedlichsten Disziplinen erstmals Gelegenheit, ihre aktuellen Forschungen in einem wissenschaftlichen Symposium auszutauschen, in dem eine kultur- und sozialanthropologische Perspektive als eigener Themenbereich verankert wurde (Velo City 2017 Symposium: website).

Eine kultur- und sozialanthropologische Perspektive zeichnet sich dadurch aus, die weltweit unterschiedlichen Weisen, wie das Fahrrad(fahren) in das Alltagsleben und damit einhergehende alltägliche Praktiken integriert wird und die entsprechend unterschiedlichen lokalen bzw. gruppenspezifischen Bedeutungen in den Blick zu nehmen (Oldenziel und de la Bruhèze 2012: 22f). Die Kontextualisierung des Gebrauchs des Fahrrads in kulturelle Praktiken, soziale Strukturen und politisch-ökonomische Prozesse und Diskurse nimmt daher einen zentralen Stellenwert ein (Lugo 2012: 52; Oldenziel und de la Bruhèze 2012: 22f; Vivanco 2013: 30). Eine kultur- und sozialanthropologische Perspektive berücksichtigt immer auch die Komplexität weltweiter historischer Entwicklungen (Oldenziel und de la Bruhèze 2012: 23) und unterschiedliche Perspektiven auf Mobilität und Nachhaltigkeit (ebd.: 27)<sup>3</sup>. So wird ihre Relevanz für eine nachhaltige Förderung des städtischen Fahrradverkehrs deutlich, die unterschiedlichen historischen Entwicklungen, sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen, Fahrrad-Kulturen und Bedeutungen, in die das Fahrrad(fahren) in verschiedenen Städten eingebettet ist, gerecht werden will.

Anlässlich der 2013 in Wien stattfindenden Velo-City-Konferenz wurde das Anliegen, den Fahrradverkehr in Wien zu fördern, unter dem Motto „Cycling Cultures“ durch zahlreiche Diskussionsveranstaltungen, Ausstellungen, Fahrradparaden und mediale Berichterstattungen einer breiten Öffentlichkeit kommuniziert. Die Durchsicht von Medien und der Besuch einiger dieser Veranstaltungen vermittelten mir einen Eindruck davon, wie kontrovers die Wiener Fahrrad-Kultur zwischen unterschiedlichen parteipolitischen Interessen, Umweltanliegen, FahrradaktivistInnen und verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen je nach bevorzugter Fortbewegungsart durch die Stadt gesehen und ausverhandelt wurde und wird. In diesem Jahr, in dem ich meine Forschung hauptsächlich durchführte, wurde daher auch besonders deutlich, wie die Wege von AlltagsradlerInnen durch teilweise widersprüchliche Verkehrs- und Umweltdiskurse sowie Bedeutungen, die dem Fahrradfahren in der Stadt aufgrund bestimmter Werthaltungen von unterschiedlichen Interessensgruppen gegeben werden, mitgestaltet werden. Diese oft widersprüchlichen Diskurse und Werte beeinflussen schließlich, wie der Wiener (Fahrrad-)Verkehr politisch, ökonomisch und sozial organisiert wird, was sich auch in Verkehrsinfrastrukturen und -regelun-

---

3 Vgl. dazu beispielsweise Hahn (2004) oder die Beiträge in Transfers 2012 2/2

gen ausdrückt, die die FahrradfahrerInnen entlang ihrer Wege vorfinden (Cox 2015: 23f; Vivanco 2013: 58).

Wie ich im fünften Kapitel darlegen werde, finden FahrradfahrerInnen in Wien – aufgrund der langen Vernachlässigung des Radverkehrs seitens der öffentlichen Hand – vor allem Infrastrukturen und Regelungen vor, die seit dem Umbau Wiens zu einer autogerechten Stadt ab den 1950er Jahren auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet wurden. Dabei wurden auch bestehende Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr und Fahrradwege demontiert, um Raum für den Ausbau breiter Auto-Straßen zu gewinnen (Békési 2005b: 122). Während die Verkehrspolitik ab den 1970er Jahren aufgrund der massiven Belastungen, die der Stadt aus dem zunehmenden Autoverkehr erwuchsen, wieder vermehrt auf den öffentlichen Verkehr setzte, blieb das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel bis zu seiner Verankerung in den neuen Leitlinien zum Wiener Verkehrskonzept von 1993 (vgl. MA18 1993) gänzlich unberücksichtigt. Ernsthaftige Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils, der 2002 mit 2 % nicht höher lag als 1993 (MA18 2011: 13), wurden erst im Masterplan Verkehr Wien 2003 (vgl. MA18 2006) festgelegt. Trotz vermehrter Bemühungen seit dem von der Stadt Wien ausgerufenen Radjahr 2013, die Situation für FahrradfahrerInnen zu verbessern (vgl. Mobilitätsagentur Wien 2013b und 2013c) und eines Anwachsens des Radverkehrsanteils auf 7 % bis zum Jahr 2016 (Mobilitätsagentur Wien 2016: 20), ist die lange Verdrängung des Fahrrads aus dem Wiener Stadtbild für AlltagsradlerInnen heute noch bemerkbar. Wenn Richard, Christine und Laurin ihren täglichen Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad antreten, und ihren städtischen Parcours auf teils verwinkelten Fahrradwegen, über große Straßenkreuzungen und Straßenbahnschienen, zwischen fahrenden und parkenden Autos oder zwischen FußgängerInnen bewältigen, bekommen sie aufgrund ihrer körperlichen Bewegung mit dem Fahrrad nicht nur die Anstrengung beim Bergauffahren, den angenehmen Fahrtwind beim Bergabfahren oder ein rhythmisches Hin- und Herpendeln am eigenen Leib zu spüren, sondern auch die materiellen und strukturellen Gegebenheiten einer vom motorisierten Verkehr geprägten Verkehrsumgebung, die sich ihnen – oft auch als Hindernisse – in den Weg stellen.

Die Fragen danach, wie sich der städtische Parcours für AlltagsradlerInnen darstellt, und wie sie ihn bewältigen, führten mich nach einer ersten Erkundung des Forschungsfeldes zu zahlreichen weiteren Fragen:

- Was heißt es, sich aus eigener Kraft in einer ‚symbiotischen‘ Verbindung mit einem Zweirad zu bewegen? Welche Fähigkeiten gehen damit einher, und wie beeinflusst die Bewegung mit dem Fahrrad, wie die Umgebung wahrgenommen und erfahren wird?
- Und was heißt es, sich mit dem Fahrrad durch die Stadt zu bewegen? Wie beeinflussen eine vom motorisierten Verkehr geprägte städtische Umgebung, widersprüchliche Verkehrs- und Umweltdiskurse und damit einhergehende Werthaltungen die Bewegungen von FahrradfahrerInnen durch die Stadt? Wie gehen FahrradfahrerInnen aufgrund ihrer Bewegung mit dem Fahrrad mit aus diesen Diskursen resultierenden Infrastrukturen und Regelungen um, und wie begegnen sie anderen VerkehrsteilnehmerInnen?

Gemeinsam können diese Fragen mit einer kultur- und sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung betrachtet werden, die politische, ökonomische und gesellschaftliche Prozesse, Verkehrsinfrastrukturen, -regelungen und -technologien sowie die Handlungen und Erfahrungen der VerkehrsteilnehmerInnen in ihren Wechselwirkungen in den Blick nimmt. Ausgehend von einem von Mimi Sheller und John Urry (2006) postulierten „new mobilities paradigm“ werde ich im ersten Kapitel Konzeptionen von „systems of mobility“ (vgl. Urry 2007) und „rhythms of mobility“ (vgl. Cresswell und Merriman 2011; Edensor 2010) vorstellen und kultur- und sozialanthropologische Ansätze diskutieren, die darauf kritisch Bezug nehmen (vgl. Dalakoglou und Harvey 2012; D’Andrea, Ciolfi und Gray 2011; Salazar und Smart 2011; Vannini 2009). Gemeinsam ist ihnen, dass Formen von Mobilität – wie das Alltagsradeln in der Stadt – und damit einhergehende Wissensformen, soziale Praktiken und Phänomene sowohl durch die Materialität und Technologie der Verkehrsmittel bestimmt werden, die in Bewegung mit ihren NutzerInnen eine hybride Einheit bilden und so die Bewegungs- und Handlungsmöglichkeiten beeinflussen, als auch durch technisch-materielle und ideelle Komponenten der Verkehrsumgebung, die jeweils andere Anforderungen an hybride Fahrrad-FahrerInnen, Auto-FahrerInnen usw. stellen und damit die Bewegungs- und Handlungsmöglichkeiten ebenso beeinflussen (Hannam, Sheller und Urry 2006: 15; Urry 2007: 37; Spinney 2010: 19; Vannini 2009: 11). Indem Formen von Mobilität und damit einhergehende Wissensformen, Handlungsmöglichkeiten und Praktiken als ein spezifisches Zusammenspiel von (körperlicher) Bewegung, Artefakten und einer materiell und ideell auf bestimmte Weise strukturierten Verkehrsumgebung gefasst werden, besteht auch eine Nähe zu praxistheoretischen Ansätzen.

Praxistheoretische Ansätze gehen davon aus, dass in sozialen Praktiken individuelle Handlungen untrennbar mit sozialen Strukturen und materiellen Ordnungen verwoben sind, wodurch sich

schließlich auch die Unterscheidung in Mikro- und Makroebene auflöst (Schatzki 2001a: 5). Das Zusammenwirken von Mikro- und Makroebene beschreiben sie anhand von praktischen „Wissens- und Könnensformen“ (Schmidt 2012: 59), die Menschen durch ihre alltäglichen Tätigkeiten innerhalb spezifischer sozialer Strukturen und materieller Gegebenheiten körperlich und mental verinnerlichen. Durch ihr Wissen und Können, mit dem sie sich soziale Strukturen und materielle Gegebenheiten ‚einverleibt‘ haben, eröffnen sich ihnen bestimmte Handlungsmöglichkeiten, mit denen sie wiederum die sozialen Strukturen und materiellen Gegebenheiten gestalten. Im zweiten Kapitel werde ich zunächst mit Hilmar Schäfer (2013), Theodore Schatzki (2001a, 2001b, 2002) und Robert Schmidt (2012) das Zusammenwirken von individuellen Handlungen, größeren sozio-materiellen Ordnungen und Artefakten in sozialen Praktiken und ihren praktischen Wissens- und Könnensformen deutlich machen und daran anschließend auf Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses als eine wesentliche Grundlage meines Forschungsdesigns genauer eingehen.

Grundsätzlich beschreibt Schatzki (2001b: 47) mit seiner Konzeption eines praktischen Verständnisses ein praktisches Wissen und Können, die es Menschen ermöglichen, Handlungen durchzuführen, die für sie unter spezifischen Umständen Sinn machen. Handlungen werden durch verschiedene Tätigkeiten – das sind für ihn unmittelbar beobachtbare „doings“, die er als „basic actions“ bezeichnet (ebd.: 48) – formiert, durch deren spezifische Art und Weise der Organisation es Menschen überhaupt erst möglich ist, Handlungen als solche wahrzunehmen und umzusetzen. Organisiert werden Tätigkeiten, indem sie sich auf bestimmte Ziele, auf Vorstellungen und Gefühle, die mit dem Erreichen von Zielen einhergehen, auf Aufgaben, die zum Erreichen der Ziele bewältigt werden müssen, und auf explizite Regeln beziehen, sowie durch Fähigkeiten, die zur Umsetzung von Zielen notwendig sind (ebd.: 47ff). Die Art und Weise, wie Tätigkeiten durch das Zusammenwirken all dieser Faktoren sinnvoll zu Handlungen zusammengeführt werden, beschreibt schließlich das praktische Verständnis, das Menschen von ihren Handlungen haben. Es wird durch Nachahmung, Anweisungen und Sanktionen während der Teilnahme an sozialen Aktivitäten verinnerlicht (Schatzki 2002: 81) und eröffnet gewisse Handlungsmöglichkeiten, Situationen so zu meistern, wie es die handelnden AkteurInnen als sinnvoll erachten. Die verschiedenen Handlungen, die aufgrund des praktischen Verständnisses nacheinander in verschiedenen Situationen durchgeführt werden, definieren schließlich eine (oder mehrere) Praktik(en) und konstituieren gleichzeitig sozio-materielle Ordnungen (Schatzki 2001b: 50). Denn die verschiedenen Komponenten von Ordnungen wie materielle Dinge, Artefakte, Menschen oder andere Lebewesen werden durch Handlungen, die aufgrund eines prakti-

schen Verständnisses durchgeführt werden, auf eine bestimmte Weise miteinander in Beziehung gesetzt und erhalten so auch ihre handlungsspezifischen Bedeutungen. Wesentlich dabei ist, dass sich soziale Praktiken, die etwa mit verschiedenen Formen von Mobilität einhergehen, und sozio-materielle Ordnungen, wie die Wiener Verkehrsumgebung, immer wechselseitig kontextualisieren. Denn Praktiken finden immer im Kontext von bereits bestehenden Ordnungen statt, und Ordnungen werden im Kontext von Praktiken immer wieder neu geschaffen und ausverhandelt (ebd.: 54). Auf diese Weise werden letztendlich auch „sites“ als Geflechte von Praktiken und Ordnungen durch menschliche Handlungen und ihr praktisches Verständnis hervorgebracht, die gleichzeitig aber auch den Kontext von Handlungen bilden. Gerade in diesem Ineinanderwirken verschiedener Praktiken – etwa des Auto- oder Fahrradfahrens – und sozialer, politischer, ökonomischer und materieller Ordnungen, die auch in Konflikt zueinander stehen können, werden dann bestimmte soziale Phänomene manifest (Schatzki 2002: 146f).

Auf Grundlage dieser theoretischen Vorüberlegungen entwickelte ich ein Forschungsdesign, das ich im dritten Kapitel im Detail vorstellen werde. Um systematisch untersuchen zu können, welche Rolle das Fahrrad, die damit verbundenen körperlichen Bewegungen und die Verkehrsumgebung jeweils für das praktische Verständnis spielen, mit dem FahrradfahrerInnen ihren täglichen Hindernisparcours meistern, legte ich mein Forschungsdesign in zwei Ebenen an. Das ermöglichte mir, mich zunächst auf ein aus der körperlichen Bewegung mit dem Fahrrad resultierendes Wissen – das ich als *„fahrrad-körperliches Wissen“* bezeichnen werde – zu konzentrieren und mir anschließend anzusehen, wie AlltagsradlerInnen aufgrund dieses fahrrad-körperlichen Wissens entlang ihrer täglichen Wege mit einer städtischen Verkehrsumgebung in Beziehung treten. Die Art des Wissens, das schließlich aus den Wechselwirkungen zwischen fahrrad-körperlicher Bewegung und der Wiener Verkehrsumgebung resultiert, werde ich als *„praktisches Verständnis“* des Alltagsradelns in Wien bezeichnen.

Zur Klärung des fahrrad-körperlichen Wissens auf der ersten Ebene stellte ich folgende Frage:

*Wie lässt sich ein fahrrad-körperliches Wissen, mit dem Fahrrad-FahrerInnen aufgrund der Wechselwirkungen zwischen den technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und ihren körperlichen Bewegungen mit ihrer Umgebung in Beziehung treten, charakterisieren?*

In Anlehnung an Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses formulierte ich folgende weiterführende Fragen:

1. Aus welchen ‚*Komponenten*‘ besteht das Fahrrad und welche materiellen und technischen Eigenschaften haben sie?  
Welche ‚*körperlichen Bewegungen*‘ lassen sich anhand der Komponenten ableiten, bzw. welche körperlichen Bewegungen werden während des Fahrradfahrens in Bezug auf welche Komponenten durchgeführt?
2. Wie steht das ‚*Verhalten des Fahrrads*‘ mit den körperlichen Bewegungen der FahrerInnen in Beziehung?  
Lassen sich daraus spezifische ‚*Regeln des Fahrrads*‘ ableiten, auf die sich die Bewegungen seiner FahrerInnen während der gemeinsamen Fahrt beziehen?
3. Welche ‚*Aufgaben*‘ stellt das Fahrrad seinen FahrerInnen, und welche ‚*Fähigkeiten*‘ der FahrerInnen sind zu deren Bewerkstelligung nötig?
4. Welche ‚*Ziele*‘ sollen durch den Einsatz dieser Fähigkeiten letztlich erreicht werden?  
D.h.: Welche „Zielvorgaben“ gibt das Fahrrad vor, bzw. warum werden die körperlichen Bewegungen im Hinblick auf das Fahrrad letztlich durchgeführt?
5. Mit welchen ‚*Gefühlen*‘ und ‚*Vorstellungen*‘ geht die Bewegung mit dem Fahrrad einher?

Um diese Fragen beantworten zu können, führte ich zunächst eine deskriptive Artefaktanalyse (Lueger 2000: 153ff) des Fahrrads durch, die zeigt, wie die materiellen und technischen Eigenschaften des Fahrrads mit körperlichen Bewegungen in Beziehung stehen. Außerdem nahm ich an einem achttägigen, speziell für AnfängerInnen konzipierten Fahrradkurs teil, um durch „beobachtende Teilnahme“ (Wacquant 2003: 12) herauszufinden, welche körperlich-mental Fähigkeiten beim Erlernen des Fahrradfahrens entwickelt werden. Meine Entscheidung, mich zunächst mit AnfängerInnen dem Fahrrad(fahren) anzunähern, liegt darin begründet, dass ich davon ausgehe, dass langjährigen AlltagsradlerInnen ihr fahrrad-körperliches Wissen bereits so selbstverständlich ist, dass sie mir darüber kaum hätten Auskunft geben können. Durch die gemeinsame Betrachtung der Ergebnisse beider Methoden erschließt sich ein fahrrad-körperliches Wissen, das aus der spezifischen Verbindung von Fahrrad und Körper während der gemeinsamen Bewegung resultiert.

Im vierten Kapitel werde ich zeigen, wie das Fahrrad aufgrund seiner technischen Beschaffenheit und physikalischer Gesetze ein ‚*Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung*‘ als zentrales Ziel für das Erlernen des Fahrradfahrens vorgibt. Ich werde veranschaulichen, wie sich AnfängerInnen zum Erreichen dieses Ziels durch das Einnehmen einer vom Fahrrad vorgegebenen Haltung in eine instabile Ausgangslage begeben müssen, aus der heraus sie sukzessive lernen, ihre Bewegungsabläufe zur Geschwindigkeits-

regulierung und Richtungssteuerung neu zu koordinieren. Ich werde darauf eingehen, wie es während des Erlernens körperlicher Fähigkeiten gleichzeitig zu einer „progressive[n] Neuorganisation der perzeptiven Gewohnheiten und Fähigkeiten“ (Wacquant 2003: 90) kommt, um Handlungsziele fahrrad-körperlich erreichen zu können. Dabei werde ich herausarbeiten, wie Fähigkeiten, aber auch Vorstellungen und Gefühle, durch den ständigen Balanceakt, der in Bewegung mit dem Fahrrad vollführt werden muss, geformt werden und wie daraus ein neues Selbst-Verständnis, der Welt als Fahrrad-FahrerIn zu begegnen, erwächst (Downey 2010: 31f; Wacquant 2003: 13). Ich werde auch zeigen, dass die Art und Weise des Lernens selbst – durch den unmittelbar körperlichen Umgang mit dem Fahrrad, ohne theoretisches Vorwissen oder formale Regeln berücksichtigen zu müssen – einen wichtigen Bestandteil fahrrad-körperlichen Wissens bildet, das noch vor der Teilnahme am motorisierten Verkehr generiert wird.

Nach der Klärung der Frage nach dem fahrrad-körperlichen Wissen und seiner theoretischen (Neu-)Verortung werde ich mich im sechsten Kapitel der Frage widmen, wie sich die Beschaffenheit der Verkehrsumgebung, über die ich im fünften Kapitel einen allgemeinen Überblick geben werde, für FahrradfahrerInnen aufgrund ihres fahrrad-körperlichen Wissens entlang ihrer Alltagswege darstellt. Das heißt:

- Welchen Handlungsrahmen finden sie durch Verkehrsinfrastrukturen und in sie durch die Straßenverkehrsordnung eingeschriebene Regelungen für den Einsatz ihres fahrrad-körperlichen Wissens und Könnens vor?
- Und was heißt es für sie, eine auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Verkehrsumgebung mit motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zu teilen, die aufgrund der unterschiedlichen Beschaffenheit von Autos, ihrer unterschiedlichen Art und Weise des Lernens des Autofahrens und ihres daraus resultierenden unterschiedlichen praktischen Handlungsverständnisses auch andere Voraussetzungen haben, sich in der städtischen Verkehrsumgebung zu orientieren und mit Verkehrssituationen umzugehen?

Diese Fragen führen zur zweiten Ebene meines Forschungsdesigns, an die ich mit folgenden Fragestellungen herantrat:

*Welches fahrrad-körperliche Wissen und Können wird von langjährigen AlltagsradlerInnen in Wien wie und in welchen Situationen im Umgang mit welchen Infrastrukturen, Regeln, materiellen Dingen oder anderen VerkehrsteilnehmerInnen eingesetzt, bzw. wie wird es dabei modifiziert?*



*Welches praktische (Handlungs-)Verständnis kommt durch die regelmäßige fahrrad-körperliche Bewegung durch die Wiener Verkehrsumgebung zum Ausdruck?*

Um diese Fragen beantworten zu können, führte ich eine mehrmonatige Forschung mit drei lang-jährigen AlltagsradlerInnen durch. Da Richard, Christine und Laurin, wie ich die drei AlltagsradlerInnen nenne, seit mehreren Jahren das Fahrrad zu jeder Jahreszeit und bei (fast) jedem Wetter als selbstverständliches Fortbewegungsmittel benutzen, konnte ich davon ausgehen, dass sie nicht nur ein fahrrad-körperliches Wissen, sondern auch ein gewisses (Selbst-)Verständnis im Umgang mit dem Wiener Straßenverkehr entwickelt hatten. Als Einstieg in die Datenerhebung führte ich jeweils ein teilstrukturiertes Interview durch, in dessen Verlauf ich sie auch bat, eine Zeichnung von ihrem Fahrrad und eine von ihren meistgefahrenen Weg durch Wien anzufertigen (vgl. Kuhn 2003). Danach begleitete ich sie mit dem Fahrrad auf ihren täglichen Wegen zwischen ihrem Wohnort und Arbeitsplatz (vgl. Büscher, Urry und Witchger 2011; Lee und Ingold 2006) und zeichnete die Fahrten mit einer Outdoor-Kamera auf. Ich bat sie, auch einige Fahrten ohne meine Begleitung mitzufilmen, bei denen sie keine Rücksicht auf meine Fahrweise nehmen mussten. Zusätzlich fuhr ich die Wege auch alleine mit dem Fahrrad ab und führte Situationsanalysen jener ‚Orte‘ durch, die von Richard, Christine und Laurin als besonders markante Wegstrecken beschrieben worden waren. Zahlreiche Notizen von Diskussionsveranstaltungen, informellen Gesprächen sowie zu Beobachtungen ‚auf der Straße‘ begleiteten den Erhebungsprozess. Im dritten Kapitel werde ich meine Methodenwahl genauer begründen und beschreiben, wie sich die verschiedenen Methoden in einer praxeographischen (vgl. Schmidt 2012), videographischen (vgl. Knoblauch 2009) und einer ethnographischen Forschung „zu Hause“ (vgl. Dyck 2002; Hannerz 2006; Wulff 2008) verorten lassen, die in meinem Forschungsdesign miteinander verknüpft sind.

Um die mit den AlltagsradlerInnen erhobenen Daten mit den durch die Artefaktanalyse und meine beobachtende Teilnahme am AnfängerInnenkurs gewonnenen Erkenntnisse in Beziehung setzen zu können, habe ich analog zur ersten Ebene folgende Detailfragen in Anlehnung an Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses abgeleitet:

1. Aus welchen ‚Komponenten‘ setzt sich die Wiener Verkehrsumgebung entlang spezifischer Wege von AlltagsradlerInnen zusammen?  
Welche ‚fahrrad-körperlichen Bewegungen‘ werden in Bezug auf welche Komponenten in bestimmten Verkehrssituationen ausgeführt?
2. Auf welche ‚(Verkehrs-)Regeln‘ beziehen sich die fahrrad-körperlichen Bewegungen?

3. Welche ‚*Aufgaben*‘ stellt der städtische Straßenverkehr an Fahrrad-FahrerInnen und welche ‚*Fähigkeiten*‘ sind zu deren Bewerkstellung nötig?
4. Welche ‚*Ziele*‘ sollen durch den Einsatz dieser Fähigkeiten letztlich erreicht werden?
5. Mit welchen ‚*Gefühlen*‘ und ‚*Vorstellungen*‘ geht die fahrrad-körperliche Bewegung durch den städtischen Verkehr einher?

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es schließlich herauszufinden, wie fahrrad-körperliches Wissen – aufgrund der Wechselwirkungen zwischen den technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und körperlicher Bewegungen (Ebene 1) – mit einem praktischen Verständnis fahrrad-körperlicher Bewegung im motorisierten Straßenverkehr (Ebene 2) verwoben ist; Das heißt, die Frage danach zu beantworten, welche Rolle sowohl fahrrad-körperliches Wissen als auch die Verkehrsumgebung für ein praktisches (Handlungs-)Verständnis spielen, das AlltagsradlerInnen entlang ihrer Wege bestimmte Handlungsmöglichkeiten eröffnet. Antworten auf diese Frage werde ich im sechsten Kapitel anhand der Routen von Richard, Christine und Laurin erschließen. Dazu werde ich jeweils zu Beginn der Fallbeschreibungen ausführen, wie Richard, Christine und Laurin das Fahrradfahren gelernt haben, welchen Bezug sie zu ihren Fahrrädern haben und wie sich ihr Selbstverständnis, sich als Fahrrad-Körper zu bewegen, ausdrückt. Anschließend werde ich anhand ausgewählter Situationen entlang ihrer Wege zeigen, wie sie ihren Hindernisparcours meistern. Dabei werde ich bereits in den einzelnen Wegbeschreibungen Vergleiche anstellen und insbesondere in den Zusammenfassungen von Christines und Laurins praktischem Verständnis Ähnlichkeiten und Unterschiede herausarbeiten. In der abschließenden Zusammenfassung werde ich vor allem auf Ziele, Aufgaben, Fähigkeiten, Vorstellungen und Gefühle eingehen, die ihnen gemeinsam sind, und zeigen, um welche neuen Aspekte ihr fahrrad-körperliches Wissen erweitert wird. Dabei werde ich veranschaulichen, wie nicht nur der Balanceakt, den das Fahrrad von seinen FahrerInnen kontinuierlich fordert, ihr fahrrad-körperliches Wissen prägt, sondern auch, wie verschiedene Balanceakte, die die städtische Verkehrsumgebung den Fahrrad-FahrerInnen abverlangt, ihr praktisches Verständnis formen, von dem ihr fahrrad-körperliches Wissen integraler Bestandteil ist.

Im sechsten Kapitel werde ich durch die Zusammenführung beider Ebenen meines Forschungsdesigns zeigen, wie die drei Schlüsselemente Fahrrad-Körper-Umgebung, die Praktiken des Fahrradfahrens definieren (Cox 2015: 16), im praktischen Verständnis, mit dem Richard, Christine und Laurin ihren Hindernisparcours bewältigen, auf untrennbare Weise ineinander verwoben sind. Danach werde ich mich im siebten Kapitel der Frage widmen, welche Praktiken durch die Handlungen, die AlltagsradlerInnen aufgrund ihres praktischen Verständnisses entlang ihrer

Wege nacheinander im Umgang mit verschiedenen Verkehrssituationen setzen, zum Ausdruck kommen. Die dritte zentrale Fragestellung meines Forschungsdesigns lautet schließlich:

*Welche Praktiken kommen entlang der Wege von AlltagsradlerInnen in Wien im Spannungsfeld zwischen ihrem fahrrad-körperlichen Wissen und einer auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten städtischen Verkehrs-Ordnung zum Ausdruck?*

Die Beantwortung dieser Frage stellt auch den dritten Schritt in meinem Forschungsprozess dar, in dem die Praktiken eine übergeordnete dritte Ebene bilden. Um Praktiken des Alltagsradelns in Wien aus dem praktischen Handlungsverständnis von Richard, Christine und Laurin erschließen zu können, führte ich ausgehend von den Ergebnissen der ersten beiden Ebenen eine induktive Analyse mittels Kodierverfahren der Grounded Theory durch.

Die Konzeption eines Forschungsdesigns und insbesondere von geeigneten Analyseverfahren, durch die herausgearbeitet werden kann, wie die verschiedenen Praxiselemente in einem praktischen Verständnis in Relation zueinander stehen und auf welche spezifische Weise sie in einem fortlaufenden Prozess zusammenspielen und dadurch letztlich bestimmte Praktiken hervorbringen (Schäfer und Daniel 2015: 43f), entwickelte sich im Lauf des Forschungsprozesses zu einem weiteren Ziel der vorliegenden Arbeit. Im dritten Kapitel werde ich vertiefend darauf eingehen, wie ich mich während des Analyseprozesses kontinuierlich von einer theoriegeleiteten zu einer theoriegenerierenden Forschung bewegte, die folgende Analyseschritte erforderte:

1. Eine deduktive Themen- und Codeentwicklung (LeCompte und Schensul 1999: 45ff) in Anlehnung an Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses (zur Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens und des praktischen Verständnisses)
2. Eine induktive Themen- und Codeentwicklung (ebd.: 67ff) (zur Erschließung von Praktiken, die aus jenen Handlungen konstituiert werden, deren praktisches Verständnis ich zuvor erschlossen hatte), sowie:
3. Ein Erkennen von Mustern durch die Wechselbeziehungen der entwickelten Codes (ebd.: 95ff) (um schließlich durch das In-Beziehung-Setzen der Praktiken eine zentrale Praktik als Phänomen herauszustellen).

Die so gewonnen Erkenntnisse werde ich in der abschließenden Conclusio zusammenfassen.

Zu guter Letzt noch ein Wegweiser zur Verwendung von Anführungszeichen und Markierungen:

- „Doppelte Anführungszeichen“ kennzeichnen Begriffe und Zitationen aus theoretischer Literatur.

- Im Unterschied dazu kennzeichnen ‚einfache Anführungszeichen‘ Begriffe, die von mir unter Anführungszeichen gesetzt werden.
- ‚*Kursiv gesetzte Begriffe oder Textpassagen unter einfachen Anführungszeichen*‘ kennzeichnen Hinweise auf Analysebegriffe, und
- *kursive Wörter oder Textpassagen* beziehen sich auf Aussagen von GesprächspartnerInnen, bzw. stellen „*unter doppelten Anführungszeichen direkte Zitate*“ von GesprächspartnerInnen dar.

## 1 Verkehr und Mobilität in der Stadt

Mit dem weltweiten Anwachsen von Städten steigt auch der Bedarf von immer mehr Menschen, sich durch die Stadt zu bewegen. Fragen nach Nachhaltigkeit und Kontrolle des städtischen Verkehrs und nach möglichen Übergängen zu alternativen Mobilitätsformen erhalten daher in der Mobilitätsforschung eine zunehmende Relevanz (Hannam, Sheller und Urry 2006: 1; Merriman et al. 2013: 156f; Merki 2008: 9; Zierer und Zierer 2010: 10). Dabei betont eine kultur- und sozialwissenschaftlich ausgerichtete Mobilitätsforschung das relationale Verhältnis zwischen sozio-kulturellen Prozessen und verkehrstechnischen Entwicklungen, weshalb Verkehrsinfrastrukturen, -regelungen und -technologien in ihren vielfältigen Wechselwirkungen mit Formen des sozialen Zusammenlebens und Handelns in den Blick genommen werden (Neubert und Schabacher 2013: 8; Rammler 2001: 30).

Aufgrund der Interdisziplinarität des Forschungsfeldes und eines Verständnisses von Mobilität als einen komplexen Themenbereich, in dem ökonomische, politische, technische und soziale Aspekte ineinander verwoben sind, sucht man jedoch selbst innerhalb der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung vergebens nach einer einheitlichen Definition von Mobilität (Faulconbridge und Hui 2016: 1; Zierer und Zierer 2010: 19). Der Begriff wird auch vielfach als ungenau kritisiert und wird ähnlich wie der Verkehrsbegriff von unterschiedlichen Disziplinen anders verstanden (Holzapfel 2012: 6; Kaufmann 2002: 35; Merriman et al. 2013: 150). Dementsprechend wird auch eine Abgrenzung dieser beiden Begriffe von verschiedenen AutorInnen unterschiedlich dargestellt.

Eine mögliche Unterscheidung von Verkehr und Mobilität wird etwa von Maria Heide Zierer und Klaus Zierer (2010: 23) getroffen, indem sie Verkehr als „Grundlage bzw. sichtbare[n] Ausdruck“ von räumlich-zeitlicher Mobilität beschreiben. Während sich Verkehr dabei als gleichzei-

tige Bedingung und Folge von Mobilität auf die materielle und technologische Beschaffenheit des Verkehrssystems und die darin mess- und statistisch erfassbaren Bewegungen bezieht (Merki 2008: 10; Rammler 2001: 25), bezieht sich Mobilität auf die Beweggründe und Handlungen der AkteurInnen und berücksichtigt dabei auch die sozialen Lebensbedingungen und darüber hinausgehende Formen der gesellschaftlichen Organisation (Zierer und Zierer 2010: 23). Obwohl dadurch die relationale Bezogenheit von Verkehr und Mobilität betont wird, wird Verkehr dabei zu einem Synonym für Transport, der sich auf die „technisch-betrieblichen Verläufe der Raumüberwindung“ (Rammler 2001: 25) beschränkt.

Helmut Holzapfel (2012: 5) weist darauf hin, dass ein Verständnis von Verkehr als „Transport von Waren und Menschen“ erst um 1900 etabliert wurde. Bis dahin bedeutete Verkehr „gesellschaftlicher Umgang von Menschen in Form von Austausch und Sozialbeziehungen“ (ebd.), worauf u.a. auch Christoph Maria Merki (2008: 9) oder Christoph Neubert und Gabriele Schabacher (2013: 21) hinweisen. Der Begriff Verkehr geht daher über den Begriff Transport hinaus, da ihm auch das gesellschaftliche Verkehren, aber auch ein Verkehren im Sinne von Umkehrung und Verwandlung innewohnt (ebd.). In diesem mehrdeutigen „Verkehren“ werden Orte mit ihren materiellen und technischen Infrastrukturen und die miteinander „Verkehrenden“ wechselseitig verändert (ebd.: 25). Um die Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Gesellschaft zu fassen, bedarf es daher grundsätzlich keines zusätzlichen Mobilitätsbegriffes, da beide Aspekte im deutschen Verkehrsbegriff bereits integriert sind (Neubert und Schabacher 2013: 25; Rammler 2001: 9). Indem etwa Neubert und Schabacher (2013: 12) Verkehr zudem als einen Bereich beschreiben, in dem unterschiedliche sozio-kulturelle und technische Elemente miteinander verbunden sind und der daher „[...] symbolische, technische und soziale Praxen [vereinigt]“ (ebd.), kommt der erweiterte Verkehrsbegriff jenem Mobilitätsbegriff, wie er im von Sheller und Urry (2006) ausgerufenem „new mobilities paradigm“ beschrieben wird, nahe: Denn auch hier umfasst Mobilität „a wide array of economic, social and political practices, infrastructures and ideologies that all involve, entail or curtail various kinds of movement“ (Urry 2007: 18).

## **1.1 New Mobilities Paradigm**

Das „new mobilities paradigm“ möchte einen Rahmen für Analysen sozialer Phänomene bieten, die erst in und durch Bewegung zum Ausdruck kommen (Urry: 2007: 7). Dieser auf Bewegung ausgerichtete Rahmen soll es ermöglichen, verschiedene Formen von Mobilität gemeinsam mit Formen der ökonomischen, politischen und sozialen Organisation des gesellschaftlichen Zusammenlebens in den Blick zu nehmen (Urry 2007: 6; 19). In seinem Entwurf von Mobilität greift

das „new mobilities paradigm“ das Konzept von „motility“ auf, das Vincent Kaufmann (2002: 1f) aufgrund von Studien entwickelte, die Mobilität als Indikator für soziale Ungleichheiten herausgestellt hatten. Mit „motility“ stellt er daher die konkreten Möglichkeiten, die AkteurInnen für ihre Mobilität zur Verfügung stehen, einem auch von ihm als vage kritisierten Mobilitätsbegriff gegenüber (ebd.: 36). „Motility“ definiert er (ebd.: 37; Hervorhebung im Original) als *„way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities“*. Kurz: „Motility“ stellt *„the capacity of a person to be mobile“* (ebd.) dar. Nach Kaufmann (ebd.: 38f) ist das Potenzial für Mobilität abhängig von den Zugangsmöglichkeiten zu Infrastrukturen und Verkehrsmitteln, von physischen und organisatorischen Fertigkeiten der AkteurInnen sowie von der Aneignung bestimmter Formen von Mobilität, wobei die Zugangsmöglichkeiten und Fertigkeiten anhand von Vorstellungen und Werthaltungen dahingehend interpretiert werden, ob das Potenzial für Bewegung tatsächlich in eine bestimmte Form von Mobilität umgesetzt wird.

Mit Fragen nach ungleichen Zugangsmöglichkeiten, nach dem Verhältnis von Mobilität und immobilen Infrastrukturen und nach dem Zusammenhang zwischen körperlichen Fertigkeiten und Verkehrsmitteln und -technologien knüpft das „new mobilities paradigm“ zwar grundsätzlich an Kaufmanns Konzeption von „motility“ an (Urry 2007: 38f), stellt aber den Begriff „motility“ dem Mobilitätsbegriff nicht gegenüber. Es fasst „motility“ als eine von drei Dimensionen von Mobilität, wie es Vivanco unter Bezugnahme auf Urry (2007) anschaulich zusammenfasst:

Mobility is a change of condition that has three interdependent dimensions – movements, networks, and motility – in which: *Movements* involve the circulation in and through physical and/or social space. *Networks* are those frameworks and infrastructure, themselves often immobile, that enable and limit mobility. *Motility* is the capacity an actor has to move or be mobile (Vivanco 2013: 13; Hervorhebungen im Original).

Um die unterschiedlichen Dimensionen von Mobilität – die die weltweite Mobilität von Menschen, Objekten oder Informationen genauso betreffen, wie lokale Formen von Mobilität, wie etwa den Alltagsverkehr in der Stadt (Hannam, Sheller und Urry 2006: 1) – in ihren Zusammenhängen fassen zu können, werden im „new mobilities paradigm“ verschiedene theoretische Ansätze systematisch zusammengeführt (Urry 2007: 6; 17). Neben ersten Ansätzen einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung<sup>4</sup> greift das „new mobilities paradigm“ unter anderem auf

4 Zentrale Ausgangspunkte dabei sind die theoretischen Überlegungen Simmels, der nach Urry (2007: 26) den „Prototyp“ des Mobilitätsparadigmas bereits erfunden hatte. Simmel rückte nicht nur die Bewegung in der Stadt in den Mittelpunkt seiner Analysen, sondern brachte sie auch mit der Materialität der Stadt in Verbindung. Zudem hat er auch verschiedene raum-zeitliche Muster von Mobilität beschrieben, die von Systemen – wie dem „städtischen Getriebe“ – beeinflusst und reguliert werden (ebd.: 20ff). Nicht zuletzt hat Simmel auch die Dialektik zwischen Technologie und Sozialem sowie zwischen Mobilität und Immobilität bereits vorweggenommen (ebd.: 25).

die Science and Technology Studies (STS) zurück, um auch materielle Dinge berücksichtigen zu können, die sich auf direkte oder indirekte Weise bewegen oder die Bewegungen von anderen materiellen Dingen, Menschen oder Informationen unmittelbar auslösen, ermöglichen oder blockieren (Sheller und Urry 2006: 215; Urry 2007: 34f; 50). Das „new mobilities paradigm“ bezieht sich aber gleichzeitig auch auf theoretische Ansätze über den menschlichen Körper, um sinnliche Erfahrungen, kinästhetische Empfindungen und physische Aktivitäten sowie damit einhergehende Fertigkeiten als wesentliche Bestandteile von Mobilität zu berücksichtigen (Sheller und Urry 2006: 216; Urry 2007: 48). Die verschiedenen theoretischen Ansätze fließen auch in die Konzeption der „systems of mobility“ ein, die ich im folgenden Unterkapitel beschreiben werde.

## **1.2 Systems of Mobility**

Die Konzeption von „systems of mobility“ stellt ein zentrales Anliegen des „new mobilities paradigm“ dar, da es grundsätzlich davon ausgeht, dass jede Art von Bewegung ein System voraussetzt (Urry 2007: 12). Mobilitätssysteme setzen sich aus zahlreichen Elementen zusammen und beinhalten die sich bewegenden Menschen genauso wie materielle Dinge und Technologien (ebd.: 51). Als Beispiele für „systems of mobility“ nennt Urry (ebd.: 14; 51) das vor allem in Europa und Nordamerika vorherrschende „car-system“ oder „modern urban systems“, die seit dem 21. Jahrhundert aufgrund der zunehmenden Digitalisierung immer mehr miteinander vernetzt und dadurch komplexer werden. Die Berücksichtigung des Ineinandergreifens und der Schnittstellen verschiedener Mobilitätssysteme stellt daher einen weiteren wichtigen Aspekt der Konzeption dar, um unterschiedliche Formen von Mobilität in ihren Wechselwirkungen betrachten zu können (ebd.: 51). Daher beschreibt Urry (ebd.) „systems of mobility“ auch als komplexe, adaptive Systeme, die zueinander in „co-evolving relationships“ stehen.

Gleichzeitig betont Urry (ebd.: 51f) auch den Machtaspekt, den vorherrschende Mobilitätssysteme wie das „Auto-System“ mit sich bringen, da sie den (Verkehrs-)Raum auf eine bestimmte Art vorstrukturieren. Die (Vor-)Strukturierung des Verkehrssystems durch materielle und technologische Infrastrukturen wie Straßen, Verkehrsregeln oder auch Sicherheits- und Kontrollvorrichtungen führt schließlich auch zu ungleichen Zugangsmöglichkeiten, da dadurch bestimmte Formen von Bewegungen ermöglicht werden, während sie andere erschweren oder verhindern (Hannam, Sheller und Urry 2006: 3f). „Systems of mobility“ beinhalten immer auch „systems of immobility“, durch die Bewegungen räumlich, infrastrukturell und institutionell verankert sind. Daher sprechen Kevin Hannam, Sheller und Urry (ebd.: 5f) auch von „mobility and mooring sys-

tems“. Zusätzlich wird aufgrund der selbstverständlich gewordenen Infrastrukturen, Regelungen, Vor- und Einstellungen, die mit dem vorherrschenden Auto-Systems einhergehen, das Einführen alternativer Mobilitätssysteme auf politischer, ökonomischer und gesellschaftlicher Ebene erschwert (Urry 2007: 52f).

Es sind aber nicht nur fixe Infrastrukturen oder stationäre Objekte wie etwa parkende Autos, die die möglichen Bewegungen beeinflussen, sondern auch solche Objekte, die in Bewegung mit dem menschlichen Körper eine „hybride Einheit“ bilden (Urry 2007: 45, 50). Durch die Konzeption von Verkehrsmittel und Körper als „hybride Einheit“ werden neben der materiellen und technologischen Beschaffenheit der (Verkehrs-)Umgebung auch die Materialität und Technologie des Verkehrsmittels sowie der menschliche Körper in die „systems of mobility“ miteinbezogen. Dabei bezieht sich Urry unter anderem auf James Gibsons Konzept der Affordanzen, demnach die Beschaffenheit der physischen Umwelt Lebewesen je nachdem, wie sie die Umwelt wahrnehmen (können), unterschiedliche Angebote stellt und so zu bestimmten Tätigkeiten auffordert (Gibson 1982: 137). Wesentlich für meine Forschung an Urrys Rückgriff auf dieses Konzept ist, dass er es nicht auf die Verbindung zwischen Körper und (materieller) Umgebung beschränkt, sondern auch das Transportmittel, mit dem der menschliche Körper verbunden ist, und das in gewisser Weise als ‚Mittler‘ zwischen Körper und Umgebung fungiert, miteinbezogen wird. Das heißt, die Affordanzen der (Verkehrs-)Umgebung hängen vom verwendeten Verkehrsmittel ab, das auch die Erfahrungen, Wahrnehmungen und Handlungen der VerkehrsteilnehmerInnen beeinflusst (Hannam, Sheller und Urry 2006: 15; Urry 2007: 37):

[D]ifferent surfaces and different objects, relative to the particular human organism and its technologies, provide affordances. These are objective *and* subjective, both part of the environment and of the organism. Affordances stem from their reciprocity through people's kinaesthetic movement within their particular world. Affordances constrain behaviour along certain possibilities (Urry 2007: 50; Hervorhebung im Original)

Zusammengefasst erschließen sich „systems of mobility“ durch die Art und Weise, wie (fixe) Infrastrukturen, (sich bewegende) Objekte und ihre Technologien sowie (körperliche) Bewegungen der Menschen in Beziehung zueinander stehen. Als „hybride Systeme“ beeinflussen sie die sozialen Aktivitäten, die in ihnen möglich, beschränkt oder verhindert werden. Während das „new mobilities paradigm“ die zahlreichen Verflechtungen unterschiedlicher Elemente, die in und durch Bewegung entstehen, anhand von „systems of mobility“ fasst, beschreiben sie kulturgeographische Ansätze oft anhand von „rhythms of mobility“. Für die Untersuchung raum-zeitlicher Bewegungsmuster greifen sie vor allem auf Henri Lefebvres Rhythmusanalyse zurück (Edensor 2010: 2; vgl. Lefebvre 2004).



### 1.3 Rhythms of Mobility

Eine charakteristische Eigenschaft von Rhythmus ist seine Entfaltung in Raum und Zeit, weshalb ihm Bewegung schon implizit ist. Daher wird der Begriff insbesondere in der kulturgeographischen Mobilitätsforschung dazu verwendet, um das Zusammenspiel von zeitlichen und räumlichen Dimensionen von Mobilität zu untersuchen. In „rhythms of mobility“ werden Menschen, Institutionen, Technologien und die physische Umwelt aufgrund räumlicher Situationen und der Dauer und Art und Weise ihrer Durchquerung auf spezifische Weise ineinander verflochten, wobei auch Momente des Stillstands den Rhythmus maßgeblich mitbestimmen (Edensor 2010: 2; 14; vgl. auch Spinney 2010: 113ff).

Die Art und Weise, wie Menschen, Institutionen, Technologien und die physische Umwelt in raum-zeitliche Beziehungen zueinander gesetzt werden, ist maßgeblich von Infrastrukturen und Regeln abhängig, die an bestimmten Orten einen bestimmten Rhythmus vorschreiben. Indem sie etwa verschiedene Arten der Bewegung voneinander trennen und Bewegung an bestimmten Punkten auch zum Stillstand kommen lassen können, sind sie ein geeignetes Mittel, um normative Rhythmen herzustellen und Bewegung entlang bestimmter Wege zu kanalisieren und damit zu kontrollieren. Ähnlich wie „systems of mobility“ enthalten auch „rhythms of mobility“ einen Machtaspekt, da Infrastrukturen und Regeln vorgeben, welche Rhythmen – das heißt, welche Bewegungen durch welche Räume – gewünscht sind, wodurch sich in vorherrschenden Rhythmen auch bestimmte Werte und Vorstellungen ausdrücken (Edensor 2010: 8f, 14; Spinney 2010: 116).

Gleichzeitig werden die an einem Ort vorherrschenden Bewegungsmuster von den AkteurInnen in ihrem täglichen Tun verinnerlicht, indem sie ihre Bewegungen an die gewünschten Rhythmen anpassen. Dadurch entstehen habitualisierte Alltagspraktiken, die die bestehenden raum-zeitlichen Verflechtungen und damit den vorherrschenden Rhythmus mit- und weitertragen (Edensor 2010: 8f). Dominante Rhythmen können durch Alltagspraktiken aber nicht nur verfestigt sondern auch herausgefordert werden (ebd.: 17). So wird etwa der normative Rhythmus des Autoverkehrs von Rhythmen der nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen durchzogen und an manchen Stellen unterbrochen, wenn etwa FußgängerInnen oder FahrradfahrerInnen Infrastrukturen auf unerwünschte Weise für ihre eigene Bewegung nutzen (ebd.: 15f). Ob Alltagspraktiken zur Verfestigung oder zur Herausforderung normativer Rhythmen des städtischen Verkehrs beitragen, hängt auch in diesen Ansätzen von den als „hybride Einheiten“ gedachten Verbindungen zwischen Verkehrsmittel und ihren NutzerInnen ab. Denn die Beschaffenheit des Verkehrsmittel-

tels beeinflusst, wie sich ihre NutzerInnen in dem rhythmischen Geflecht von Infrastrukturen, Regeln, sich bewegenden Menschen und „hybriden Einheiten“ orientieren, ob sie sich im vorherrschenden Rhythmus mitbewegen können, oder aufgrund ihrer anderen raum-zeitlichen Orientierung – etwa aufgrund einer langsameren Geschwindigkeit als im dominierenden Rhythmus erwünscht – ihren eigenen Rhythmus entgegensetzen (Spinney 2010: 19). Das heißt, der Rhythmus des städtischen Verkehrs wird durch die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen in Bewegung mit ihren jeweiligen Verkehrsmitteln bzw. zu Fuß ausverhandelt.

Ähnlich wie VertreterInnen des „new mobilities paradigm“ das Ineinanderwirken verschiedener Mobilitätssysteme in den Blick nehmen, um verschiedene Formen von Mobilität in ihren Wechselwirkungen betrachten zu können, liegt auch der Fokus dieser Ansätze auf den Verflechtungen unterschiedlicher Rhythmen, die die verschiedenen Formen von Mobilität mit sich bringen. Daher ist der Verkehrsraum immer ein „ensemble of normative and counter rhythms“ (Edensor 2010: 4), und „rhythms of mobility“ sind darin auf vielfache Weise zu „polyrhythmischen Assemblagen“ (Lefebvre 2004, zit. nach Edensor 2010: 14) ineinander verwoben. Die verschiedenen Rhythmen beeinflussen auch, welches Wissen über den städtischen (Verkehrs-)Raum generiert wird:

[T]he speed, pace and periodicity of a journey produce particular effects through which space and place are known and felt, [...] shaped by the form of a [...] road, the qualities of the vehicle and the time and pace of the journey. Where this is experienced through the regular, repetitive spatio-temporal trajectories of commuting – [...] – a distinct embodied, material and sociable „dwelling-in-motion“ emerges (Edensor 2011: 191).

Mit „dwelling-in-motion“ bezieht sich Edensor auf einen Begriff des „new mobilities paradigm“, der als (Handlungs-)Räume, die in Bewegung entstehen, umschrieben werden kann (Sheller und Urry 2006: 214). Diese rücken auch in kultur- und sozialanthropologischen Ansätzen in den Fokus, die kritisch auf das „new mobilities paradigm“ Bezug nehmen.

## **1.4 Mobility Scapes and Cultures of Mobility**

Auch in der hier vorgestellten kultur- und sozialanthropologischen Mobilitätsforschung werden Formen von Mobilität als zeitlicher und räumlicher Kontext von menschlichen Aktivitäten verstanden. Sie befasst sich mit der sozio-ökonomischen Organisation von Mobilitätspraktiken genauso wie mit ihren kulturellen Bedeutungen sowie mit Technologien, Infrastrukturen und körperlichen Fertigkeiten, die mit verschiedenen Formen von Bewegung einhergehen. All diese Aspekte sind auch bestimmend dafür, welche Formen von Mobilität den einzelnen AkteurInnen oder unterschiedlichen sozialen Gruppen möglich sind:

[T]he kind of movement possible [...] is shaped by the technology involved as well as the environment in which it takes place, not to mention the physical and social infrastructure (roads, streets, [...], regulations, institutions, etc.) and skill sets necessary to facilitate that movement (Vivanco 2013: 12).

Um raum-zeitliche Bewegungsmuster, die mit der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und den dafür notwendigen Fertigkeiten der AkteurInnen einhergehen, in einen größeren Kontext stellen zu können, beschreibt Philip Vannini (2009: 11) *Mobility Scapes* als „the interrelation of inner space-time sites (consisting of the means of transport), and outer space-time sites (consisting of the social environments that means of transport travel through)“. Das spezifische Zusammenwirken von „inner space-time sites“ und „outer space-time sites“ beeinflusst, welche Interaktionen und Handlungen den AkteurInnen offen stehen und damit die Möglichkeiten, an urbaner Mobilität teilzunehmen (Lugo 2012: 54; Vannini 2009: 9). Die Möglichkeiten der Teilnahme stoßen jedoch auch an ihre Grenzen, wenn Infrastrukturen, Technologien, vorherrschende Fortbewegungsarten oder der mangelnde Zugang zum Erlernen von Fertigkeiten zu Immobilität, Trennung und Ausschluss von einzelnen AkteurInnen oder sozialen Gruppen führen (Dalakoglou und Harvey 2012: 463; Salazar und Smart 2011: iv). Noel Salazar und Alan Smart (2011: iv) sprechen daher auch von Mobilität als „the key difference and otherness producing machine of our age, involving significant inequalities of speed, risk, rights, and status“. Unterschiedliche Erfahrungen von Geschwindigkeit, (Un-)Sicherheit oder gesellschaftlichem und rechtlichem Status prägen die mit der Alltagsmobilität einhergehenden Einstellungen, Lebensentwürfe und Erwartungen (Vivanco 2013: 26), die wiederum entscheidend dafür sind, wie unterschiedliche Formen von Mobilität ausverhandelt und welche planerischen und technologischen Veränderungen herbeigeführt werden. „Cultures of mobility“ werden so als „contested process“ verstanden (ebd.: 14), in dem neben materiellen Infrastrukturen und Technologien (Macht-)Politik, soziale Ungleichheit und gruppen- oder lokalspezifische Zugangsweisen und -möglichkeiten zu bestimmten Fortbewegungsarten eine wichtige Rolle spielen (ebd.: 12; vgl. auch Vannini 2009: 7).

Gemeinsam ist den bisher vorgestellten Ansätzen, dass Formen von (Im)Mobilität voneinander und von einem Zusammenspiel von (technischen) Infrastrukturen, Regeln, der Beschaffenheit des Verkehrsmittels, (körperlichen) Fertigkeiten, Vorstellungen und Werthaltungen abhängig sind und mit unterschiedlichen Erfahrungen und Handlungsmöglichkeiten bzw. -beschränkungen einhergehen. In einer Mobilitätsforschung, die von einem vielschichtigen Mobilitätsbegriff ausgeht, ist es nach Anthony D'Andrea, Luigina Ciolfi und Breda Gray (2011: 155f) unerlässlich, Forschungsstrategien und -methoden zu entwickeln, durch die das Ineinanderwirken von Erfahrungs-, Handlungs- und Strukturdimensionen – von materiellen und nicht-materiellen Elementen

von Mobilität – systematisch untersucht werden kann. Um die Mikro- und Makroebene in ihren Wechselwirkungen betrachten zu können, legen sie auch eine praxeologische Ausrichtung des Forschungsdesigns nahe.

## **2 Eine praxeologische Annäherung**

Eine Schwierigkeit in der Entwicklung eines praxeologisch ausgerichteten Forschungsdesigns liegt zunächst darin, dass ihm keine einheitliche Theorie zugrunde gelegt werden kann. So beschreibt etwa Schäfer (2013: 16) Praxistheorien als ein „Feld mit unscharfen Rändern“ und als eine disziplinenübergreifende Denkrichtung, die in sich vielfältig und heterogen ist (ebd.: 13). Ähnlich beschreibt Schatzki (2001a: 13) Praxistheorien als „loose, but nevertheless definable movement of thought“, als eine Denkrichtung, in der sich trotz unterschiedlicher Konzeptionen von Praktiken und mit ihnen in Wechselbeziehung stehenden sozialen Ordnungen grundlegende gemeinsame Kernelemente ausmachen lassen (ebd.: 13f). In diesem Kapitel werde ich daher grundlegende gemeinsame Aspekte praxeologischer Ansätze herausarbeiten und so konzeptuelle Voraussetzungen meiner Forschung darlegen. Dabei werde ich insbesondere auf Schatzkis Konzeptionen von Praktiken, Ordnungen und „social sites“ – als Geflechte von Praktiken und Ordnungen – eingehen, die einen grundlegenden Ausgangspunkt meines Forschungsdesigns bilden.

### **2.1 Grundlegende Gemeinsamkeiten praxeologischer Ansätze**

Eine grundlegende Gemeinsamkeit praxistheoretischer Ansätze liegt in ihrem Anliegen, viele Disziplinen von problematischen Dualismen, die etwa Individuen und Gesellschaft, Handlung und Struktur oder Subjekt und Objekt dichotomisch gegenüberstellen, zu befreien (Schäfer 2013: 17; Schatzki 2001a: 1). Soziale Praxis stellt ein analytisches Konzept dar, nach dem weder Individuen, noch gesellschaftliche Strukturen, Institutionen oder Infrastrukturen zum Ausgangspunkt sozialwissenschaftlicher Forschung gemacht werden, sondern vielmehr soziale Praktiken, in denen Individuen und Gesellschaft, Handlung und Struktur sowie Subjekt und Objekt auf untrennbare Weise ineinander verwoben sind (Schäfer 2013: 18ff). Indem in Praktiken individuelle Handlungen und gesellschaftliche Strukturen zusammenwirken, löst sich letztlich die Unterscheidung in Mikro- und Makroebene auf (Schatzki 2001a: 5). Das Zusammenwirken von Handlungen und Strukturen in sozialen Praktiken wird anhand von „körperliche[n] Wissens- und Könnensformen“ (Schmidt 2012: 59) beschrieben, die Menschen durch ihre alltäglichen Tätig-

keiten innerhalb bestimmter sozialer Strukturen und materieller Gegebenheiten körperlich und mental verinnerlichen (Schatzki 2001a: 2).

Grundlage für die unterschiedlichen Konzeptionen von praktischen Wissens- und Könnensformen als z.B. praktisches Verständnis, implizites Wissen oder verkörpertes Wissen ist vielfach Pierre Bourdieus Konzept des Habitus<sup>5</sup>, den Bourdieu als zentrale Kategorie in seine sozialwissenschaftliche Theorie einführt, die zwischen individuellen Handlungen und gesellschaftlichen Strukturen vermitteln soll (Schäfer 2013: 94). Habitus bezeichnet bei Bourdieu „ein inkorporiertes Ensemble von ‚Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata‘, das gleichzeitig individuell angeeignet und kollektiv geteilt ist“ (ebd.: 74). Er ist ein „praktischer Sinn“, der ein komplexes Erfahrungswissen darstellt, in dem kognitive und körperliche Wissensformen ineinander verschränkt sind, und das die Grundlage dafür bildet, wie Menschen die soziale Welt klassifizieren und bewerten (ebd.: 81). Dieser verinnerlichte praktische Sinn ist es auch, „der einem sagt, was in einer bestimmten Situation zu tun ist“ (ebd.: 76), ohne darüber nachdenken zu müssen und beschränkt dadurch auf unbewusste Weise angemessene Handlungsmöglichkeiten. Zusammengefasst kann Habitus als „Produkt eines Lern- und Konditionierungsprozesses“ (ebd.: 77) beschrieben werden, der „sinnvolle Praxis und sinnstiftende Wahrnehmung“ in Bezug auf konkrete Situationen *hervor[bringt]*“ (ebd.: 75f, Hervorhebung im Original), und so die Grundlage des Handelns bildet.

Die körperlich-mentalenen „Lern- und Konditionierungsprozesse“ finden nach Bourdieu in bestimmten sozialen Feldern statt, wobei er „[m]it dem Feldbegriff [...] einen relativ autonomen, abgegrenzten Mikrokosmos im sozialen Raum [bezeichnet]“ (ebd.: 88). Felder stellen unterschiedliche „gesellschaftliche Bereiche“ – wie etwa Sport, Politik oder Wissenschaft – dar, die jeweils eine unterschiedliche soziale Struktur aufweisen (ebd.). Die auf spezifische Weise strukturierten Felder bilden also die Lernumgebung, die sukzessive die Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata formt, die während des Lernens auf die Umgebung abgestimmt werden. Die Strukturen des Feldes werden dabei als Habitus inkorporiert, wodurch es nach Bourdieu zu einer „Koinzidenz“ von Habitus und Feld kommt. Diese „Koinzidenz“ ist auch die Voraussetzung dafür, dass der praktische Sinn verwirklicht werden kann und Handlungen ohne darüber nachzu-

---

5 Als weitere für die sozialwissenschaftliche Theorienbildung relevante Ansätze werden neben Bourdieus Habituskonzept vor allem Giddens Strukturierungstheorie und Garfinkels Ethnomethodologie genannt (Schatzki 2001a: 1; Schmidt 2012: 11). Für die Kultur- und Sozialanthropologie ist insbesondere Ortner zu nennen, die in ihrem Aufsatz „Theory in Anthropology since the Sixties“ erstmals unterschiedliche theoretische Ansätze unter dem Begriff „practice theory“ zusammengefasst hat (Schäfer 2013: 13). Die philosophischen Wurzeln praxeologischer Ansätze liegen vor allem in den Praxisbegriffen von Aristoteles und Marx, in den Philosophien Heideggers und Wittgensteins sowie im amerikanischen Pragmatismus (ebd.: 17).

denken funktionieren. Dabei bringen sich Feld und Habitus laufend wechselseitig hervor, indem der Habitus durch Sozialisation an das Feld und gleichzeitig das Feld im täglichen Tun an den Habitus angepasst wird. Diese wechselseitige Anpassung von individuellen Handlungen und sozialen Strukturen führt zu einer harmonischen Übereinstimmung und letztlich zu einer fortlaufenden Reproduktion von Habitus und Feld, die Bourdieu als Regelfall annimmt (ebd.: 91f)<sup>6</sup>.

Viele praxeologische Ansätze, für die Bourdieus Habitus-Konzept den Ausgangspunkt ihrer Überlegungen bildet, kritisieren daran vor allem das „Verhältnis des Einklangs zwischen objektiven Strukturen und inkorporierten Strukturen“ (ebd.: 111). Da Feld und Habitus dadurch als relativ homogen angenommen werden, erhält das praktische Wissen des Habitus einen die menschlichen Aktivitäten vereinheitlichenden und determinierenden Charakter (ebd.: 118).<sup>7</sup> Dadurch können weder kontextuelle Veränderungen von Praktiken in verschiedenen Situationen (ebd.: 105) noch unterschiedliche Dynamiken eines Feldes (ebd.: 110) sichtbar gemacht werden. Zwei weitere Kritikpunkte an Bourdieus Habitus-Konzept beziehen sich zum einen darauf, dass er keinen analytischen Ansatz für die Herausbildung von körperlichen Wissens- und Könnensformen bietet, obwohl er diesen Aspekt durch die Betonung des prozesshaften Erwerbs des Habitus grundsätzlich bedacht hat (ebd.: 115). Zum anderen lässt er auch Fragen danach offen, welchen Effekt es auf den Habitus hat, wenn sich AkteurInnen zwischen mehreren Feldern bewegen und wie mehrere Felder und Praktiken generell miteinander in Beziehung stehen (ebd.: 119). Praxistheoretischen Ansätzen, die ausgehend von Bourdieus Habituskonzept seine Theorie perspektivisch erweitern, ist auch die Frage danach gemeinsam, wie in sozialen Praktiken menschliche Aktivitäten mit materiellen Dingen und Technologien verwoben sind (Schmidt 2012: 63). Auf diese perspektivischen Erweiterungen werde ich anhand meiner Forschungsergebnisse im vierten Kapitel noch ausführlich eingehen.

Als gemeinsame praxeologische Perspektive lässt sich schließlich festhalten, dass sowohl der menschliche Körper als auch materielle Dinge wesentliche Aspekte von Praktiken bilden, und soziale Praktiken als ein Zusammenspiel „von geübten Körpern, gegenständlichen Artefakten,

---

6 Obwohl Bourdieu auch Ausnahmefälle vorsieht, in denen der Habitus nicht auf ein – noch nicht vertrautes – Feld abgestimmt ist und in denen Praktiken daher scheitern, blendet er in seinen Untersuchungen aber Fälle, in denen keine Koinzidenz besteht, weitgehend aus (Schäfer 2013: 92f).

7 Indem Bourdieu Habitus auch durch Dispositionen charakterisiert, ist Habitus als „eine *Tendenz*, ein[] *Hang* oder eine *Neigung*“ (Schäfer 2013: 74., Hervorhebungen im Original) gekennzeichnet, der das Handeln nicht determiniert, sondern nur die Grenzen festlegt, innerhalb derer Handlungen möglich sind. Ein gewisser Spielraum für Varianten in den Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata und damit eine Offenheit gegenüber Handlungsspielräumen ist in Bourdieus Habitus-Konzept damit grundsätzlich angelegt. Durch die Betonung der Koinzidenz zwischen praktischen Wissens- und Könnensformen des Habitus und dem sozialen Feld, in dem Menschen miteinander interagieren, werden unterschiedliche Varianten aber weitgehend ausgeblendet (ebd. 2013: 95).

natürlichen Dingen, Gegebenheiten, sozio-materiellen Infrastrukturen und Rahmungen“ (Schmidt 2012: 13) verstanden werden. Ähnlich stellt Schatzki (2001a: 2) ein prinzipielles Einvernehmen darüber fest, Praktiken als „embodied, materially mediated arrays of human activity centrally organized around shared practical understanding“ zu beschreiben. Eine weitere Gemeinsamkeit besteht in der Betonung des situativen Zusammenspiels der Komponenten von Praktiken, wodurch Praktiken immer an konkrete Umstände und Orte gebunden sind und daher auch nicht von der Umgebung, in der sie durchgeführt werden, getrennt betrachtet werden können (Schmidt 2012: 10).

Um mich den Praktiken des Fahrradfahrens in Wien durch ein situatives Zusammenspiel von körperlichen Wissens- und Könnensformen, dem Artefakt Fahrrad, materiellen Infrastrukturen und anderen materiellen und immateriellen Rahmungen nähern zu können, habe ich Schatzkis Konzeption von Praktiken, Ordnungen und ihren Wechselwirkungen als Ausgangspunkt einer systematischen Untersuchung gewählt. Mit seiner Konzeption der Organisation von Praktiken grenzt er sich auch gegenüber Bourdieu ab, dem er ankreidet, dass er die Organisation von Praktiken hinter der starren Struktur des Habitus verbirgt (Schatzki 2002: 152).

## **2.2 Theodore Schatzki: „Sites“ als Geflechte von Praktiken und Ordnungen**

Für Schatzki (2001a: 2) sind Praktiken ein Bündel an verschiedenen Aktivitäten oder Handlungen<sup>8</sup>, die durch ein praktisches Verständnis organisiert werden. Grundlagen der Aktivitäten sind wiederum „doings & sayings“, die Schatzki (2001b: 48; 2002: 76f) als „basic actions“ bezeichnet, und die als körperliche Tätigkeiten unmittelbar beobachtet werden können. Von besonderem Interesse ist für ihn letztlich die Frage danach, wie die durch Beobachtung unterscheidbaren „doings“ – (auf die ich mich in der vorliegenden Arbeit konzentrieren werde) – miteinander verbunden werden, sodass letztlich spezifische Handlungen entstehen, die Menschen in ihrem alltäglichen Tun als solche identifizieren und daher voneinander unterscheiden können (Schatzki 2001b: 53). Wie „doings“ zu bestimmten Handlungen zusammengeführt werden, ist abhängig davon, wie Handlungen organisiert werden und umfasst im Wesentlichen drei Dimensionen:

Als erste Dimension nennt Schatzki (2001b: 51) ein praktisches Verstehen („practical understanding“), dass er als „abilities that pertain [...] actions“ (ebd.) konzeptualisiert. Es umfasst die Fähigkeiten zu wissen, wie man eine Handlung körperlich durchführt, wie man eine Handlung als genau diese Handlung durchführt und sie daher identifiziert, und wie man auf sie reagiert

---

8 Da ich bei Schatzki keine konzeptionelle Unterscheidung der Begriffe „activities“ und „actions“ herauslesen konnte, werden die Begriffe „Aktivitäten“ und „Handlungen“ in Folge synonym verwendet.

(Schatzki 2002: 77). Wesentlich bei Schatzki ist, dass das Wissen um die eigenen körperlichen Fähigkeiten, die zur Durchführung einer Handlung eingesetzt werden können, zwar integraler Bestandteil des praktischen Verstehens ist, praktisches Verstehen aber in erster Linie als ein konzeptionelles Verstehen definiert wird. Denn das Wissen darum, was man zur Durchführung einer Handlung braucht, wie man sie identifiziert und auf sie reagiert ist untrennbar mit Bedeutungsge-  
bungen und konzeptionellen/mental-  
en Vorstellungen verbunden (Schatzki 2001b: 54f). Wenn „doings“ durch praktisches Verstehen zu Handlungen organisiert werden, ähnelt es zwar einem „Erkenntnis- und Gebrauchswissen“, wie es in Bourdieus praktischem Sinn angelegt ist (Köhler: website), unterscheidet sich aber dadurch, dass es Handlungen nicht ursächlich erklärt oder allein begründet.

Denn neben einem praktischen Verstehen werden körperliche „doings“ auch durch ein Set von Regeln miteinander verbunden, das eine zweite Dimension der Organisation von Aktivitäten bildet. Das heißt, bei der Durchführung von Handlungen beziehen sich Menschen auf bestimmte Regeln (Schatzki 2002: 81), wobei diese Regeln nicht als implizit, sondern vielmehr als „explicit formulations, principles, precepts, and instructions that enjoin, direct, or remonstrate people to perform specific actions“ (ebd.: 79) verstanden werden, die von jenen, die die Macht dazu haben, aufgestellt werden. Diese Dimension steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der des praktischen Verstehens, da auch Regeln – durch die Fähigkeiten sie zu identifizieren und auf sie zu reagieren – grundsätzlich praktisch verstanden werden (Schatzki 2001b: 52).

Zudem werden körperliche „doings“ auch durch eine teleoaffektive Struktur als dritte Dimension der Organisation von Aktivitäten miteinander verbunden, die nach Schatzki (2002: 80) zwei grundlegende Aspekte beinhaltet: Eine teleologische Strukturierung sowie eine emotionale Ordnung. Im Hinblick auf den teleologischen Aspekt spielen vor allem Ziele („ends“), nach denen sich Handlungen ausrichten, sowie Aufgaben („tasks“) zum Erreichen der Ziele eine wesentliche Rolle (Schatzki 2001b: 52). Welche Ziele letztlich realisiert werden, richtet sich nach geteilten Vorstellungen darüber, welche Ziele und welche Aufgaben zu deren Erreichung als „richtig“ oder zumindest „akzeptabel“<sup>9</sup> gelten. Das Verfolgen von Zielen steht daher mit Vorstellungen („beliefs“), aber auch mit Gefühlen („emotions“), in untrennbarem Zusammenhang, die Motive für das Erreichen von Zielen darstellen (Schatzki 2002: 80). Welche Ziele als ‚richtig‘ oder ‚akzeptabel‘ gelten, welche ‚richtigen‘ oder ‚akzeptablen‘ Aufgaben zu deren Verwirklichung bewältigt werden müssen, und mit welchen ‚richtigen‘ oder ‚akzeptablen‘ Vorstellungen und

---

9 Schatzki verwendet die Begriffe „oughtness“ und „acceptability“, die eine gewisse Normativität in Aktivitäten einbringen. Diese Normativität beeinflusst auch mit, was für Menschen Sinn macht zu tun (Schatzki 2002: 80).



Gefühlen dies einhergeht, wird im Rahmen von gemeinsamen Aktivitäten durch praktische Beispiele, Anweisungen oder Sanktionen gelernt und verinnerlicht (ebd.: 81). In der Art und Weise, wie Ziele und Aufgaben umgesetzt werden, drücken sich so auch allgemeine Weltanschauungen („general understandings“) aus, die eine weitere Komponente der Organisation von Aktivitäten bilden (ebd.: 86). Wenn „doings“ durch eine teleoaffektive Struktur und „general understandings“ organisiert werden und so Handlungen konstituieren, die zum Erreichen von Zielen durchgeführt werden, geht das gleichzeitig mit der Organisation von „doings“ durch ein praktisches Verstehen einher. Denn die durch die teleoaffektive Struktur und „general understandings“ organisierten „doings“ machen letztlich in ihren Verbindungen die Fähigkeiten zur Durchführung und Identifizierung von spezifischen Handlungen aus.

Wesentlich an Schatzkis Konzeption ist, dass er grundsätzlich davon ausgeht, dass Menschen solche „doings“ ausführen, die unter spezifischen Umständen Aktivitäten konstituieren, deren intentionale und wissentliche Durchführung für sie sinnvoll ist (Schatzki 2001b: 47). Dafür verantwortlich, was für Menschen Sinn macht zu tun – also dafür, welchen Aktivitäten sie unter bestimmten Umständen nachgehen –, ist die Art und Weise, wie körperliche „doings“ durch praktisches Verstehen, Regeln und eine teleoaffektive Struktur miteinander verbunden werden (ebd.: 54). Diese drei wesentlichen Dimensionen der Organisation von Aktivitäten bestimmen schließlich auch das praktische Verständnis („practical intelligibility“), das Menschen von ihren Handlungen haben und Schatzki (ebd.: 51) als „the state of affairs that action makes sense to someone to do“ definiert. Durch die Teilnahme an gemeinsamen Aktivitäten generieren Menschen daher ein praktisches Verständnis, indem sie lernen, wann welche Handlungen aufgrund ihrer Fähigkeiten, von Regeln, von als „richtig“ oder zumindest „akzeptabel“ bewerteten Zielen und Aufgaben sowie damit einhergehenden Vorstellungen und Gefühlen Sinn machen. Dadurch eröffnet ein praktisches Verständnis bestimmte Handlungsmöglichkeiten, ohne Handlungen aber zwingend kausal zu bestimmen. Die aufgrund des praktischen Verständnisses gesetzten Handlungen konstituieren schließlich eine (oder mehrere) Praktik(en), die mit sozialen Ordnungen in unmittelbarer Wechselwirkung stehen. Praktisches Verständnis ist daher nicht nur eine wesentliche Dimension von Praktiken (ebd.: 50), sondern auch von Ordnungen.

Soziale Ordnungen definiert Schatzki (2002: xi) als „arrangements of entities“, wobei er Menschen, Artefakte, lebende Organismen sowie Dinge als mögliche Entitäten von Arrangements unterscheidet. Grundsätzlich sind Ordnungen durch die materiellen Eigenschaften ihrer Entitäten sowie deren räumliche Verteilung gekennzeichnet (Schatzki 2002: 19). Ordnungen sind so ganz wesentlich räumliche Arrangements, die sowohl die relationalen Positionierungen von Mitglie-

dern einer Gemeinschaft zueinander als auch ihre Positionierung gegenüber Artefakten, Dingen und anderen lebenden Organismen beinhalten. So ist ein Arrangement letztlich „a layout of entities in which they relate and take up places with respect to one another“ (Schatzki 2001b: 43). Die zentrale Frage dabei ist, wie die verschiedenen Entitäten von Arrangements zu einer spezifischen Ordnung miteinander in Verbindung gebracht und zueinander positioniert werden.

Die Verbindungen zwischen Menschen, anderen lebenden Organismen, Artefakten und anderen materiellen Dingen werden grundsätzlich durch menschliche Aktivitäten hergestellt. Dadurch erhalten die Elemente einer Ordnung auch ihre spezifischen Bedeutungen. Menschen erhalten Identitäten („who someone is“) und Artefakte oder andere materielle Dinge Bedeutungen („what something is“), die von den jeweiligen Aktivitäten abhängen. Das heißt, Menschen erhalten Identitäten und Dinge tragen Bedeutungen immer nur als Elemente eines bestimmten Arrangements, das aufgrund spezifischer Aktivitäten gebildet wird (Schatzki 2001b: 43f).

An Schatzkis Konzeption von Praktiken und Ordnungen ist essenziell, dass die Art und Weise, wie Verbindungen zwischen Komponenten hergestellt und so auf spezifische Weise arrangiert werden, in untrennbarem Zusammenhang mit der Art und Weise steht, wie körperliche „doings“ durch praktisches Verstehen, Regeln und teleoaffektive Strukturen zu Aktivitäten und letztlich zu Praktiken organisiert werden. Das heißt, durch die Organisation körperlicher „doings“ aufgrund eines praktischen Verständnisses werden Aktivitäten und durch diese wiederum Beziehungen zwischen den Komponenten eines Arrangements hergestellt, und so gleichzeitig Praktiken und Ordnungen konstituiert (Schatzki 2001b: 54; Schatzki 2002: 98). Dabei werden auch die untrennbare Verwobenheit von Praktiken und Ordnungen und deren wechselseitige Kontextualisierung deutlich. Soziale Ordnungen werden im Kontext von Praktiken hergestellt, reproduziert und verändert, und gleichzeitig finden Praktiken immer im Kontext von bereits bestehenden sozialen Ordnungen statt. Dabei fungiert wie bei Bourdieus praktischem Sinn des Habitus auch Schatzkis praktisches Verständnis als spezifisch konzipierte Wissens- und Könnensform als Mittler zwischen Handlungen und einem größeren sozialen Gefüge.

Gemeinsam bilden Praktiken und Ordnungen schließlich eine „site“ – „a mesh of practices and orders“ (Schatzki 2002: xxi) – in der das menschliche Zusammenleben stattfindet (ebd.: 70). Wesentlich an der Konzeption der „site“ ist, dass sie einen übergeordneten Kontext des menschlichen Zusammenlebens darstellt, der gleichzeitig durch menschliche Aktivitäten hervorgebracht wird. Die „site“ ist daher ein Kontext, als dessen Teil sich ‚das Soziale‘ und damit einhergehende soziale Phänomene ereignen (ebd.: 146f). Das heißt auch, dass soziale Phänomene, die in einem

spezifischen Geflecht von Ordnungen und Praktiken zum Ausdruck kommen, die „site“ definieren, von der sie gleichzeitig Bestandteil und Kontext sind (ebd.: 64.) So beschreibt Schatzki (ebd.: xi) eine „site“ auch als „a setting or backdrop that envelops and determines phenomena“. Eine „site“ ist damit ein Kontext, der mit dem sozialen Leben – den Aktivitäten der Menschen und den daraus resultierenden Praktiken und Ordnungen – untrennbar verbunden ist und immer an konkrete Dinge und Situationen geknüpft ist (ebd.).

Wie eine „site“ – ein Phänomen, das in einem spezifischen Geflecht von Praktiken und Ordnungen zum Vorschein kommt – letztlich empirisch anhand der Art und Weise der Organisation von Aktivitäten – d.h. durch ein praktisches Verständnis – erschlossen werden kann, werde ich im folgenden Kapitel darlegen.

### **3 Forschungsdesign**

Nachdem ich in den ersten beiden Kapiteln theoretische Überlegungen vorgestellt habe, auf denen meine Untersuchung zum Alltagsradeln in Wien aufbaut, werde ich in diesem Kapitel die Methoden beschreiben, durch die ich die „site“ des Alltagsradelns in Wien erschlossen habe. Nach der Klärung der schrittweisen Annäherung an die „site“ anhand meiner Fragestellungen, werde ich kurz auf die Methodendiskussion einer praxeologischen Mobilitätsforschung eingehen. Ich werde dabei die Rolle der ethnographischen Forschung innerhalb dieser Methodendiskussion erläutern und daran anschließend einen Überblick über die Erhebungs- und Analysemethoden geben sowie ihre konkrete Umsetzung und Herausforderungen ihrer Anwendung beschreiben.

#### **3.1 Fragestellungen**

Um das Fahrrad als zentrales Artefakt, den menschlichen Körper und seine Bewegungen sowie verschiedene Komponenten der Verkehrsumgebung in ihren Wechselwirkungen betrachten und ihre jeweilige Relevanz für das praktische Verständnis, das mit dem Alltagsradeln in Wien einhergeht, systematisch untersuchen zu können, beschloss ich, mich ihm in zwei Schritten zu nähern. Deshalb legte ich zum einen die Erkundung der Wechselwirkungen zwischen Fahrrad und Körper und zum anderen die Erkundung der Wechselwirkungen zwischen ‚Fahrrad-Körper‘ und städtischer Verkehrsumgebung als zwei Ebenen meiner Forschung an. Dadurch war es mir möglich, mich zunächst auf ein aus der körperlichen Bewegung mit dem Fahrrad resultierendes praktisches Verständnis – das ich als *fahrrad-körperliches Wissen* bezeichne – zu konzentrieren

und mir anschließend anzusehen, wie AlltagsradlerInnen aufgrund dieses fahrrad-körperlichen Wissens entlang ihrer täglichen Wege mit einer städtischen Verkehrsumgebung in Beziehung treten. Das Wissen, das schließlich aus den Wechselwirkungen zwischen fahrrad-körperlicher Bewegung und der Wiener Verkehrsumgebung resultiert, bezeichne ich als „*praktisches Verständnis*“ des Alltagsradelns in Wien. Anhand meiner theoretischen Vorüberlegungen formuliere ich daher folgende Fragestellungen:

1. Ebene: *Wie lässt sich ein fahrrad-körperliches Wissen, mit dem Fahrrad-FahrerInnen aufgrund der Wechselwirkungen zwischen den technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und ihren körperlichen Bewegungen mit ihrer Umgebung in Beziehung treten, charakterisieren?*
2. Ebene: *Welches fahrrad-körperliche Wissen und Können wird von langjährigen AlltagsradlerInnen in Wien wie und in welchen Situationen im Umgang mit welchen Infrastrukturen, Regeln, materiellen Dingen oder anderen VerkehrsteilnehmerInnen eingesetzt, bzw. wie wird es dabei modifiziert?*  
*Welches praktische (Handlungs-)Verständnis kommt durch die regelmäßige fahrrad-körperliche Bewegung durch die Wiener Verkehrsumgebung zum Ausdruck?*

Zur Beantwortung meiner Fragestellungen legte ich beiden Ebenen Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses zugrunde. Daraus leitete ich weitere Fragestellungen ab, die mich durch beide Ebenen meiner Forschung leiten sollten. Um die Ergebnisse der ersten und zweiten Ebene miteinander in Beziehung setzen zu können, habe ich die Fragestellungen analog zueinander formuliert:

Weiterführende Fragen zur Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens (Ebene 1)	Weiterführende Fragen zur Erschließung des praktischen Verständnisses (Ebene 2)
Aus welchen ‚ <i>Komponenten</i> ‘ besteht das <i>Fahrrad</i> und welche materiellen und technischen Eigenschaften haben sie?	Wie ist der <i>Wiener Straßenverkehr</i> beschaffen? Aus welchen ‚ <i>Komponenten</i> ‘ setzt er sich zusammen?
Welche ‚ <i>körperlichen Bewegungen</i> ‘ lassen sich anhand der Komponenten ableiten, bzw. welche körperlichen Bewegungen werden während des Fahrradfahrens in Bezug auf welche Komponenten durchgeführt?	Welche ‚ <i>fahrrad-körperlichen Bewegungen</i> ‘ werden in Bezug auf welche Komponenten ausgeführt?
Wie steht das ‚ <i>Verhalten des Fahrrads</i> ‘ mit den körperlichen Bewegungen der FahrerInnen in Beziehung? Lassen sich daraus spezifische ‚ <i>Regeln des Fahrrads</i> ‘ ableiten, auf die sich die Bewegungen seiner FahrerInnen während der gemeinsamen Fahrt beziehen?	Auf welche ‚ <i>(Verkehrs-)Regeln</i> ‘ beziehen sich die fahrrad-körperlichen Bewegungen?

Weiterführende Fragen zur Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens (Ebene 1)	Weiterführende Fragen zur Erschließung des praktischen Verständnisses (Ebene 2)
Welche ‚Aufgaben‘ stellt das <i>Fahrrad</i> seinen FahrerInnen, und welche ‚Fähigkeiten‘ der FahrerInnen sind zu deren Bewerkstelligung nötig?	Welche ‚Aufgaben‘ stellt der <i>städtische Straßenverkehr</i> an Fahrrad-FahrerInnen und welche ‚Fähigkeiten‘ sind zu deren Bewerkstelligung nötig?
Welche ‚Ziele‘ sollen durch den Einsatz dieser Fähigkeiten letztlich erreicht werden? D.h.: Welche ‚Zielvorgaben‘ gibt das <i>Fahrrad</i> vor, bzw. warum werden die körperlichen Bewegungen im Hinblick auf das <i>Fahrrad</i> letztlich durchgeführt?	Welche ‚Ziele‘ sollen durch den Einsatz dieser Fähigkeiten letztlich erreicht werden?
Mit welchen ‚Gefühlen‘ und ‚Vorstellungen‘ geht die Bewegung mit dem <i>Fahrrad</i> einher?	Mit welchen ‚Gefühlen‘ und ‚Vorstellungen‘ geht die fahrrad-körperliche Bewegung durch den städtischen Verkehr einher?

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es schließlich herauszufinden, wie ein fahrrad-körperliches Wissen – aufgrund der Wechselwirkungen zwischen den technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und körperlichen Bewegungen (Ebene 1) – mit einem praktischen Verständnis fahrrad-körperlicher Bewegung im motorisierten Straßenverkehr (Ebene 2) verwoben wird. Durch die Zusammenführung der beiden ineinander verschränkten Ebenen kann auch meine zentrale Fragestellung beantwortet werden:

3. Ebene: *Welche Praktiken kommen entlang der Wege von AlltagsradlerInnen in Wien im Spannungsfeld zwischen ihrem fahrrad-körperlichem Wissen und einer auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten städtischen Verkehrs-Ordnung zum Ausdruck?*

Die Beantwortung der zentralen Fragestellung stellt auch den dritten Schritt in meinem Forschungsprozess dar, in dem die Praktiken eine übergeordnete dritte Ebene bilden. Die Antworten auf die Fragen nach dem fahrrad-körperlichen Wissen und dem praktischen Verständnis sind dabei die Voraussetzung dafür, die Praktiken im Analyseprozess erschließen zu können. Dieses Vorgehen entspricht Schatzkis Konzeption des Verhältnisses zwischen Praktiken und praktischem Verständnis, da das praktische Verständnis, das AlltagsradlerInnen aufgrund ihrer Bewegung mit dem Fahrrad (und) im städtischen Verkehr haben, eine wesentliche Dimension der Praktiken ist, die daraus konstituiert werden.

### 3.2 Methodologische Vorüberlegungen

Obwohl eine Mobilitätsforschung, die sich an praxeologische Überlegungen anlehnt, hohe Anforderungen an das Forschungsdesign stellt, setzt eine entsprechende Methodendiskussion aber erst langsam ein. Das zunehmende Interesse an Mobilitätsstudien und praxeologischen Forschungen und die damit einhergehenden verstärkten theoretischen Diskussionen stehen daher in keiner

Relation zu einer erst langsam einsetzenden Auseinandersetzung mit methodologischen Implikationen und der Anwendung von konkreten Methoden in einem spezifischen Setting (D'Andrea, Ciolfi und Gray 2011: 156; Schäfer und Daniel 2015: 40). Um diesem Missverhältnis entgegenzuwirken, beschreiben Franka Schäfer und Anna Daniel (2015: 43ff) anhand von vier praxistheoretischen Prämissen einen konkreten Ansatz für die grundsätzliche Ausrichtung eines praxeologischen Forschungsdesigns, der sich meines Erachtens auch gut in der Mobilitätsforschung anwenden lässt.

1. Zunächst ist das Ansetzen empirischer Forschungen an der „materiellen Vollzugswirklichkeit“ (ebd.: 43) der Praxis wesentlich, weshalb sie vorschlagen, zunächst materielle Dinge in einem „situativen Setting“ (ebd.: 44) in den Blick zu nehmen.
2. Als zweite Prämisse beschreiben sie die Vielschichtigkeit von Praktiken, da in ihnen unterschiedliche Praxiselemente ineinandergreifen (ebd.: 43f). Ein praxeologisches Forschungsdesign berücksichtigt daher Methoden, durch die die Frage danach beantwortet werden kann, welche Komponenten zusammenspielen müssen, um bestimmte Praktiken hervorzubringen (ebd.: 44f).
3. Die dritte Prämisse berücksichtigt den praktischen Sinn – ein praktisches Wissen –, der sich aus der Relation der Praxiselemente zueinander ergibt, wie sie in einem fortlaufenden Prozess hergestellt werden (ebd.: 43). Da Praxiselemente auch mehrere Praktiken konstituieren können, ist es wichtig, „möglichst viele Praktiken in ihren Formationen in den Blick zu bekommen und diese in Relation zueinander zu analysieren“ (ebd.: 48).
4. Entsprechend der vierten Prämisse, dass sich Praktiken immer nur als Folgepraktiken bereits vorhandener Praktiken ereignen (ebd.: 43), muss schließlich nicht nur das räumliche sondern auch das zeitliche Setting etwa durch (historische) Dokumente in die Erhebung und Analyse miteinbezogen werden (ebd.: 50).

Um diesen vier Prämissen gerecht werden zu können, schlagen sie (ebd.: 40) die Anwendung ethnographischer Forschungsmethoden vor und sehen vor allem in der teilnehmenden Beobachtung jene Methode, die einem praxeologischen Forschungsansatz am meisten entspricht.

Mit der ethnographischen Forschungsmethode verweisen Schäfer und Daniel auf einen Forschungsansatz, der oft als disziplinenförmig für die Kultur- und Sozialanthropologie genannt wird und vor allem durch die Methode der teilnehmenden Beobachtung definiert wird (Amit 2002: 1; Atkinson et al. 2007: 2; 4f; Mitchell 2010: 1). Ihre Erkenntnisgewinnung zeichnet sich durch persönliche Beziehungen in einem spezifischen kulturellen oder sozialen Setting aus, wo-

durch sie einen Zugang zu Informationen ermöglicht, die über eine rein sprachliche Vermittlung hinausgehen (Amit 2002: 2f; Atkinson et al. 2007: 4). Durch sie können Praxiselemente und körperlich-materielle Tätigkeiten „situativ im Vollzug identifiziert werden“ (Schäfer und Daniel 2015: 45), wobei die Teilnahme am Geschehen auch Aufschluss darüber geben kann, welche sozialen Praktiken durch die Tätigkeiten formiert werden und welche Bedeutungen den Praxiselementen dabei zukommt (ebd.: 49). Durch die teilnehmende Beobachtung können sowohl strukturelle als auch Handlungs- und subjektive Erfahrungsdimensionen erfasst werden, und das Ineinanderwirken der Makro- und Mikroebene kann so in den Blick genommen werden. Ethnographische Forschungen bewegen sich daher oft zwischen Strukturalismus und dem symbolischen Interaktionismus. Als zwei Pole eines Kontinuums zwischen diesen zwei Ansätzen beschreiben Iddo Tavory und Stefan Timmermans (2009) die Extended Case Method und die Grounded Theory.

### **3.2.1 Zwischen Extended Case Method und Grounded Theory**

VertreterInnen der Extended Case Method gehen nach Tavory und Timmermans (2009: 253) grundsätzlich von übergeordneten Strukturen aus, die außerhalb des Bereichs der eigenen Forschung liegen und daher anhand von theoretischen Modellen vorangenommen werden. Sie gehen daher davon aus, dass die untersuchten Phänomene, Beziehungen und Handlungen von strukturellen Makro-Einflüssen bestimmt werden (ebd.: 251). Allerdings weist Martin Rössler (2008: 194) auf unterschiedliche Rezeptionen der Extended Case Method hin. Er (ebd.: 197) beschreibt die Extended Case Method im Unterschied zu Tavory und Timmermans als Methode, die „sich [...] bewusst vom Makromodell weg hin zu exemplarischen Akteuren und ihren Handlungen auf der Mikroebene entwickelte“. Nach Rössler geht die Extended Case Method auch nicht von einem theoretisch vordefinierten, sondern vielmehr von einem analytisch offenen Feld aus, wobei der Analysefokus auf „nach räumlichen und zeitlichen Kriterien definierte[n] Abschnitte[n] der alltäglichen Praxis“ (ebd.; Hervorhebung im Original) liegt. Diese Abschnitte sind spezifische Ereignisse oder Situationen, anhand derer Handlungen unterschiedlicher AkteurInnen im Rahmen sozialer Prozesse untersucht werden (ebd.: 198). Methodisch wird dies etwa mittels Situationsanalysen, die „mehrere miteinander verbundene Situationen innerhalb einer begrenzten Zeitspanne in die Untersuchung [mit]ein[beziehen]“ (ebd.: 194), erreicht. Bei Situationsanalysen – die T.M.S Evens und Don Handelman (2008a: 5) als genuine ethnographische Praxis für Praxistheorien beschreiben – ist eine akribische Aufzeichnung aller mit einer Situation in Zusammenhang stehender Beobachtungen und Informationen essenziell, um eine bestmögliche Kontextualisierung erreichen zu können (Rössler 2008: 196).

Für die Grounded Theory bilden vorangenommene soziale Strukturen keine Voraussetzung für die ethnographische Forschung, da sie grundsätzlich davon ausgeht, dass strukturelle Muster durch die AkteurInnen im Feld durch ihre Interaktionen und Handlungen selbst prozesshaft hergestellt werden. Beziehungen und Handlungen der Menschen sind hier durch Alltagsstrukturen geprägt, die gleichzeitig durch das Agieren in ihnen geschaffen und weitergetragen werden. Ziel der ethnographischen Forschung ist es daher herauszufinden, wie strukturelle Muster durch intersubjektive Handlungen hergestellt und erfahren werden (Tavory und Timmermans 2009: 251f). Um strukturelle Muster aus den Handlungen und Erfahrungen der Menschen erschließen zu können, werden unterschiedliche induktive Kodiervverfahren angewandt und die anhand der Daten gewonnenen Erkenntnisse erst danach mit vorhandenen sozialwissenschaftlichen Theorien in Verbindung gesetzt (ebd.: 244).

Während Tavory und Timmermans (ebd.: 257) ein Defizit der Grounded Theory darin sehen, dass sie wesentliche Makro-Kontexte, die emische Konstruktionen sozialer Strukturen beeinflussen, außer Acht lässt, sehen sie (ebd.: 253) eine Gefahr der Extended Case Method darin, äußere Einflussfaktoren zu objektivieren und vorab theoretisch festzulegen, welche Aspekte des sozialen Lebens überhaupt als relevant erachtet werden (ebd.: 257). Durch eine Gegenüberstellung der Extended Case Method und der Grounded Theory haben Tavory und Timmermans zwar zwei grundsätzlich unterschiedliche Herangehensweisen an ethnographische Forschungen herausgearbeitet, wenden aber gleichzeitig ein, dass in der ethnographischen Praxis die Trennlinien nicht so klar verlaufen, und die beiden Ansätze auch Komponenten des jeweils anderen beinhalten (ebd.: 254).

Die Bewegung ethnographischer Forschungen zwischen deduktiven, theoriegeleiteten und induktiven, theoriegenerierenden Ansätzen (Fetterman 2010: 7; Schensul, Schensul und LeCompte 1999: 2f), öffnet sie auch für praxistheoretische Forschungsansätze, die von Praktiken ausgehen, in denen sich übergeordnete Strukturen, individuelle Handlungen und ein bedeutungsgebender praktischer Sinn wechselseitig hervorbringen und dabei untrennbar ineinander verwoben sind. Sowohl die Extended Case Method als auch die Grounded Theory wurden als Ausgangspunkt für eine praxistheoretische Methodendiskussion aufgegriffen und entsprechend praxeologischer Prämissen weiterentwickelt<sup>10</sup>. In jedem Fall liegt die Herausforderung darin, Methoden beider Ansätze – wie Situationsanalysen und induktive Kodiervverfahren – für die Anforderungen eines Forschungsprojekts zu adaptieren und geschickt miteinander zu kombinieren (D’Andrea, Ciolfi

---

10 Für die Extended Case Method vgl. Evens und Handelsmann (2008b) Für die Grounded Theory vgl. Clarke (2005) und Both (2015), die Clarkes auf der Grounded Theory basierenden situationsanalytischen Ansatz im Rahmen der praxistheoretischen Methodendiskussion aufgreift.



und Gray 2011: 155; Schäfer und Daniel 2015: 40). Auch dafür bietet sich die ethnographische Forschung an, da sie an sich schon durch eine Kombination von Methoden, die an das Feld angepasst werden, charakterisiert ist (Amit 2002: 12; Atkinson et al. 2007: 2; Mitchell 2010: 5; Schäfer und Daniel 2015: 40f).

Allerdings lag das Forschungsfeld für die Kultur- und Sozialanthropologie, die sich seit ihrem Entstehen lange Zeit darüber definierte, ‚andere Kulturen und Ethnien‘ zu erforschen, in fernen und unvertrauten Regionen der Welt und nicht in einem gewohnten Umfeld ‚vor der *eigenen* Haustür‘ (Amit 2002: 2; Dyck 2002: 36; Hervorhebungen durch die Verfasserin). Mit der zunehmenden Revidierung der Annahme von abgrenzbaren ‚Kultur-Räumen‘ anhand geographischer Regionen (vgl. etwa Gupta und Ferguson 1992) wurde auch die Frage nach dem Feld ethnographischer Forschungen vermehrt unter einem neuen Blickwinkel gestellt und damit auch die Unterscheidung von ‚wir zu Hause‘ und ‚die anderen in der Fremde‘ hinterfragt (vgl. Amit 2002; Atkinson et al. 2007; Coleman und Collins 2006; Mitchell 2010).

### **3.2.2 Ethnographische Forschung „zu Hause“**

Beispielsweise beschreibt Noel Dyck (2002: 34, 36f) anhand seiner Forschung über sportliche Aktivitäten, an denen er selbst über viele Jahre teilgenommen hat, dass weder „zu Hause“ noch „wir“ und „die Anderen“ selbstredende Kategorien bilden. Vielmehr stellt er fest, dass das Vertraute und Unvertraute, ‚das Eigene‘ und ‚das Fremde‘ oft nahe beieinander liegen und meist nicht eindeutig voneinander zu trennen sind: „The particularities of any given situation reveal subtly varying and sometimes overlapping degrees of ‚insiderness‘ and ‚outsiderness‘“ (ebd.: 48).

Er (ebd.) plädiert daher dafür, Forschungsfelder dahingehend zu unterscheiden, ob ForscherInnen ein substantielles Verständnis seiner Beziehungen und Aktivitäten haben, oder ob ihr Wissen darüber weitgehend theoretisch ist. Dementsprechend bekommt „zu Hause“ auch eine andere Bedeutung, denn „[t]his approach tends to make ‚home‘ far less a matter of birthplace or nationality than of continuing personal engagement in certain types of social aggregations, activities and relationships“ (ebd.). Dieses Verständnis von ‚zu Hause‘ drückt auch Helena Wulff (2008: 77) in Bezug auf ihre Forschungen in der „Ballett-Welt“ aus, indem sie das Betreten dieses Forschungsfeldes als ehemalige Ballett-Tänzerin als „going back home to the ballet“ beschreibt. Wie für Dyck ist es für Wulff ein Forschungsfeld, das ihr aufgrund ihrer eigenen Erfahrungen vertraut ist, und dessen ‚Sprache‘ ihr dank ihres Körper- und visuellen Gedächtnisses in vielerlei Hinsicht geläufig und verständlich ist (ebd.: 76). Sowohl für die Möglichkeiten

des Zugangs zu als auch der Wissensgenerierung in einem Feld, das insbesondere durch körperliche Aktivitäten definiert wird, sieht es Wulff (ebd.: 83) als Vorteil, diese körperlichen Aktivitäten auch selbst ausführen zu können. Die Möglichkeiten der körperlichen Teilnahme und das substantielle Verständnis des Feldes aufgrund eigener Erfahrungen schaffen auch ein Vertrauen bei den ‚Beforschten‘, letztlich auch fair repräsentiert zu werden. Dies spielte bei Dyck, Wulff, aber auch im Rahmen meiner Forschung insofern eine große Rolle, da die Aktivitäten von ‚Outsidern‘ mit Vorurteilen behaftet sind, und sich die Gruppe der Praktizierenden von Nicht-Praktizierenden oft missverstanden fühlt (Dyck 2002: 44ff; Wulff 2008: 81). Allerdings weist Dyck (2002: 43f) auf die damit verbundene Schwierigkeit hin, eine Balance zwischen wissenschaftlichen und privaten Interessen – zwischen der Rolle als ForscherIn und als TeilnehmerIn an einer vertrauten Praxis – zu halten. Gemeinsam ist Dyck und Wulff, dass sie Aktivitäten in den Mittelpunkt ihres Forschungsinteresses stellen, womit ethnographische Forschung in einem Sinn angesprochen ist, wie sie für praxeologische Forschungen verwendet wird. Um zu verdeutlichen, „dass nicht so sehr ‚Ethnien‘ im Sinne von kulturell verfassten und unterschiedenen Teilnehmergruppen, sondern eben soziale Praktiken mit ihren verschiedenen Teilnehmern, Trägern und Infrastrukturen Gegenstand von Beschreibungen sind“ (Schmidt 2012: 49), spricht Schmidt auch von praxeografischer Forschung, in der die Beobachtung tatsächlichen Geschehens und deren „sprachliche, beschreibende Artikulation“ als „Praxeografie“ einen zentralen Stellenwert einnimmt (ebd.).

Als charakteristisch für ethnographische und Anforderungen an praxeologische Forschungen habe ich schon eine Kombination von Methoden erwähnt, die an das Forschungsfeld angepasst werden müssen. In den nächsten beiden Unterkapiteln werde ich beschreiben, mit welchen weiteren Methoden der Datenerhebung und -analyse ich die teilnehmende Beobachtung, Situationsanalysen und induktive Kodierverfahren kombiniert habe.

### **3.3 Erhebungsmethoden**

Um die Rolle des Fahrrads, des menschlichen Körpers und seiner Bewegung mit dem Fahrrad und der Wiener Verkehrsumgebung sowie mit dem Fahrradfahren einhergehende Gefühle und Vorstellungen zur Erschließung von Praktiken des Alltagsradelns in Wien berücksichtigen zu können, habe ich folgende Methoden eingesetzt:

1. Eine Artefaktanalyse des Fahrrads und
2. eine beobachtende Teilnahme an einem Fahrradkurs für AnfängerInnen,

die auf die Beantwortung meiner Frage nach dem fahrrad-körperlichen Wissens aufgrund der Wechselwirkungen zwischen den technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und körperlichen Bewegungen (Ebene 1) abzielen sowie eine mehrmonatige Forschung mit drei langjährigen AlltagsradlerInnen mit

3. teilstrukturierten Leitfadeninterviews und Zeichnungen
4. gemeinsamen Fahrten entlang ihrer Alltagswege
5. Videoaufzeichnungen sowie
6. Situationsanalysen,

die der Beantwortung meiner Frage nach dem praktischen Verständnis, das entlang ihrer Wege durch den städtischen Verkehr zum Ausdruck kommt (Ebene 2), dienen.

### **3.3.1 Artefaktanalyse des Fahrrads**

Eine Artefaktanalyse sehen Schäfer und Daniel (2015: 46) als zielführende Methode für Untersuchung von Praktiken, für deren Konstituierung bestimmte Artefakte eine zentrale Rolle spielen. Um mir ein Bild über die technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und darüber, welche Aufgaben das Fahrrad an seine FahrerInnen stellt, machen zu können, orientierte ich mich an der Artefaktanalyse nach Manfred Lueger. Grundsätzlich versteht Lueger (2000: 141; 147) materielle Gebrauchsgegenstände wie das Fahrrad als Arrangements, die die drei Ebenen der Produktion, der Verwendung und der Bedeutungsgebung umfassen. Im Rahmen der in dieser Arbeit vorgenommenen Artefaktanalyse habe ich mich auf die Ebene der Verwendung konzentriert und eine deskriptive Artefaktanalyse (ebd.: 153ff) als eine von Lueger vorgeschlagene mögliche Analyseperspektive vorgenommen. Dabei habe ich den Handlungskontext des Fahrradfahrens insbesondere im Hinblick darauf, wie die materielle und mechanische Beschaffenheit des Fahrrads mit dem menschlichen Körper und Bewegungen während des Fahrradfahrens in Beziehung steht, berücksichtigt. Daneben las ich theoretische Literatur über Fahrradtechnik und -physik, die in die Artefaktanalyse einfluss.

Die ersten Ergebnisse begleiteten mich bereits bei meinem nächsten Erhebungsschritt, für den ich an einem achttägigen Fahrradkurs für AnfängerInnen teilnahm. Damit nahm ich gleichzeitig einen Perspektivenwechsel vor, da in diesem Schritt die körperlichen Bewegungen und Aktivitäten der FahrerInnen in den Vordergrund rückten.

### 3.3.2 Beobachtende Teilnahme während eines Fahrradkurses für AnfängerInnen

Die Teilnahme an einem speziell für AnfängerInnen konzipierten Fahrradkurs<sup>11</sup> ermöglichte mir die Erschließung fahrrad-körperlicher Bewegungen und eines mit ihnen einhergehenden fahrrad-körperlichen Wissens, das den meisten langjährigen AlltagsradlerInnen bereits so selbstverständlich ist, dass mir eine ausschließliche Forschung mit AlltagsradlerInnen darüber kaum Aufschluss gegeben hätte. Die hauptsächliche Methode, die im Rahmen dieses Kurses zum Einsatz kam, war die der teilnehmenden Beobachtung, die Loïc Wacquant (2003: 12) auch treffend als „beobachtende Teilnahme“ bezeichnet.

Damit rückt Wacquant die körperliche Teilnahme in den Vordergrund, womit er der Tatsache gerecht werden möchte, dass der „soziale Akteur in erster Linie ein Wesen aus Fleisch, Blut und Nerven ist und über Sinn (in der doppelten Bedeutung von sinnlich und sinngebend) verfügt“ (ebd.: 269). Die körperliche Teilnahme an Praktiken stellt für ihn eine Methode dar, um „Lust und Leid des Handelns“ aufspüren, analysieren und letztlich darstellen zu können. Denn Praktiken „[sind] auf körperliche Bewegungen zurückzuführen, die sich nur in der Ausführung selbst erfassen lassen und im Grenzbereich dessen liegen, was sich intellektuell sagen und begreifen lässt“ (ebd.: 62). Ähnlich argumentieren auch Regina Bendix, die auf den von Deirdre Sklar verwendeten Begriff der „kinesthetic empathy“ (Bendix 2006: 80) – ein auf Bewegung beruhendes Einfühlungsvermögen – als „wesentliche ethnographische Dimension“ (ebd.) verweist, oder Greg Downey, der durch die Teilnahme am Prozess des Lernens des afro-brasilianischen Capoeira nicht nur die Entwicklung von Fertigkeiten unmittelbar beobachten konnte (Downey 2005: 22), sondern auch eine körperliche Sensibilität entwickelte, die ihm schließlich auch als Basis zur Evaluierung seiner im Rahmen der ethnographischen Forschung erhobenen Daten diente (ebd.: 53). Auf diesen körperlichen Aspekt der Erkenntnisgewinnung werde ich im Rahmen der gemeinsamen Bewegung mit den AlltagsradlerInnen noch zurückkommen.

Obwohl die TeilnehmerInnen wussten, dass ich im Rahmen meiner Forschungen für die Masterarbeit an diesem Kurs teilnahm und bereits Fahrrad fahren konnte, waren sie mit meiner Teilnahme vorbehaltlos einverstanden, und spätestens nach den ersten gemeinsamen Übungen verloren sich unsere unterschiedlichen Motive zur Teilnahme. Durch die Konzentration auf die Übungen mit einem für mich ungewöhnlich kleinen Fahrrad verlor sich zum Teil auch mein Selbstverständnis im Umgang mit dem Fahrrad. Ich lernte das Fahrradfahren auf gewisse Weise neu und

---

11 Meine Teilnahme fand im Rahmen des „Absolute Beginners“-Kurses der von Bernhard Dorfmann gegründeten City Cycling School statt. Es ist ein Fahrradkurs für Erwachsene, die erstmals – oder seit langer Zeit wieder – das Fahrradfahren von Grund auf erlernen möchten (City Cycling School: website).

konnte die Freude am Ende des Kurses, etwas Neues gelernt zu haben, mit den anderen TeilnehmerInnen teilen. Mit den KursteilnehmerInnen teilte ich auch die gemeinsamen Fahrten zum und vom Kursort mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wodurch sich auch zahlreiche Gespräche ergaben, in denen wir uns über die Erfahrungen der jeweiligen Kurstage austauschten. Zusätzlich führte ich anschließend an einen der Kurstage ein etwa einstündiges Gespräch mit dem Kursleiter und zeichnete den letzten gemeinsamen Kurstag mit einer Videokamera auf. Da die Kurstage jeweils samstags und sonntags an vier aufeinanderfolgenden Wochenenden stattfanden, hatte ich zwischen den Kursblöcken immer auch Zeit, meine schriftlichen Aufzeichnungen durchzusehen und meine (körperlichen) Erfahrungen zu reflektieren und so mit einem neuen Blickwinkel oder mit neuen Fragen zur nächsten Kurseinheit zu kommen.

Die nächsten Erhebungsschritte, die bereits von ersten Ergebnissen der Artefaktanalyse und aus meiner Teilnahme am Fahrradkurs begleitet wurden, zielten auf die zweite Ebene meines Forschungsvorhabens, in der der Einsatz fahrrad-körperlichen Wissens im motorisierten Straßenverkehr in den Vordergrund rückte.

### **3.3.3 Forschung mit drei AlltagsradlerInnen**

Meine Forschung mit den AlltagsradlerInnen führte ich mit FahrradfahrerInnen durch, die seit mehreren Jahren das Fahrrad als selbstverständliches Fortbewegungsmittel für ihre alltäglichen Wege in Wien benutzen. Alle drei RadlerInnen wurden mir über Bekannte vermittelt, da sie sie „*noch nie ohne Fahrrad*“ gesehen hätten und ihnen als ‚Allwetter- und GanzjahresradlerInnen‘ aufgefallen waren. Daher konnte ich davon ausgehen, dass sie sich bereits ganz selbstverständlich mit dem Fahrrad durch Wien bewegten und ein entsprechendes fahrrad-körperliches (Selbst-)Verständnis im Umgang mit dem Wiener Straßenverkehr entwickelt hatten. Als Einstieg in die Datenerhebung mit den AlltagsradlerInnen führte ich im Rahmen des ersten Treffens und Kennenlernens jeweils ein teilstrukturiertes Interview durch, in dessen Verlauf ich sie auch bat, eine Zeichnung von ihrem Fahrrad und von ihren meistgefahrenen Weg durch Wien anzufertigen.

#### ***Teilstrukturierte Leitfadeninterviews mit Zeichnungen***

Bei der Anwendung der Kombination von Interviews mit Zeichnungen orientierte ich mich an einem von Peter Kuhn (2003) entworfenen Verfahren, in dem er fokussierte, episodische Interviews mit thematischen Zeichnungen verband. Fokussierte Interviews gelten als eine Variante teilstandardisierter Interviews (Hopf 2008: 353f; Kuhn 2003: o.S.), die sich an einem thematisch fokussierten Leitfaden orientieren und dabei durch die Möglichkeit, die Reihenfolge der Fragen

zu ändern oder situativ nachzufragen, offen für die Gestaltung des Gesprächsverlaufs bleiben (Hopf 2008: 351ff). Ziel fokussierter Interviews ist es, „bestimmte Aspekte einer [...] Erfahrung der Befragten möglichst umfassend, thematisch konzentriert, detailliert und einschließlich der emotionalen Komponenten auszuleuchten“ (Friebertshäuser 1997 zit. nach Kuhn 2003: o.S.). Das episodische Interview wiederum bildet eine Variante von narrativen Interviews, dessen Kern „die regelmäßige Aufforderung zum Erzählen von Situationen“ (Kuhn 2003: o.S.) bildet. Der Vorteil der Kombination dieser beiden Interviewformen liegt darin, dass sie das freie Erzählen über das Erfahrungswissen der Befragten ermöglicht und durch die Teilstandardisierung des fragegeleiteten Gesprächs auch eine Vergleichbarkeit gegeben ist (ebd.).

Im Verlauf des Interviews forderte ich die AlltagsradlerInnen dazu auf, ihr Fahrrad und ihren meistgefahrenen Weg zu skizzieren, und stellte erst danach vertiefende Fragen dazu. Dies ermöglichte meinen InterviewpartnerInnen, ihre Zeichnungen zu reflektieren und sowohl am Papier als auch durch Erzählungen zu ergänzen. Wie bei Kuhn führte dieses Verfahren „zu Ergebnissen in den Interviews, die ohne Kombination mit den Bildern gar nicht denkbar wären“ (ebd.). Ein weiterer Vorteil der Anwendung dieser Methodenkombination bestand darin, dass die typische Interviewsituation schon bald durchbrochen wurde, und der weitere Gesprächsverlauf durch eine aufgelockerte Atmosphäre gekennzeichnet war. Durch das Anfertigen der Wegzeichnung wurden die RadlerInnen zudem aufgefordert, sich mental entlang ihres meistgefahrenen Weges zu bewegen, und es ermöglichte uns im Rahmen des Interviews an einigen Wegstrecken länger zu verweilen sowie eine erste gemeinsame Erkundung des Weges anzustellen, bevor wir ihn einige Zeit danach fahrrad-körperlich entlangfuhren.

### ***Gemeinsame Bewegung entlang ihrer täglichen Wege***

Die Methode des gemeinsamen Bewegens nimmt in der Mobilitätsforschung einen zentralen Stellenwert ein. Ähnlich wie Bendix, Downey und Wacquant plädieren etwa Monika Büscher, Urry und Katian Witchger (2011: 7) oder D’Andrea, Ciolfi und Gray (2011: 155) dafür, die Trennung zwischen Wissen und Bewegung aufzuheben und die körperliche Teilnahme an den für den Forschungsgegenstand relevanten Bewegungen bewusst zur Wissensgenerierung zu nutzen. Das verbindet sie auch mit Jo Lee und Tim Ingold (2006), deren Anliegen es ist, die gemeinsame Bewegung als eigenständige Methode anzuerkennen (ebd.: 68), um ihr Potenzial zur Gewinnung eines gemeinsamen Verständnisses des Forschungsgegenstandes in und durch Bewegung ausschöpfen zu können (ebd.: 78).

Ich begleitete alle drei AlltagsradlerInnen auf jeweils einem ihrer täglichen Hin- und Rückwege zwischen Arbeits- und Wohnort und zeichnete die Fahrten auch mit einer Outdoor-Kamera auf. Dadurch erschlossen sich mir Zusammenhänge zwischen den unterschiedlichen Geschwindigkeiten, den mehr oder weniger stattfindenden Fahrtunterbrechungen, ihrer Auswahl an unterschiedlich beschaffenen Straßen, Fahrradwegen oder Gehsteigen, ihrer Geschicklichkeit im Umgang mit dem Fahrrad und ihrem fahrrad-körperlichen Umgang mit verschiedenen Verkehrssituationen, die mir ohne die gemeinsamen Fahrten verborgen geblieben wären. Allerdings stieß ich während der gemeinsamen Bewegung auch oft an meine Grenzen, sowohl was meine körperliche Ausdauer und Kraft als auch den Umgang mit Situationen betrifft, die ich nicht immer ganz so schnell, geschickt und selbstverständlich meistern konnte, wie meine WeggefährtInnen. Da die Rücksichtnahme auf meine Fahrweise die Fahrten der AlltagsradlerInnen doch erheblich beeinflusst hatten, bat ich sie, Filmaufnahmen von weiteren Fahrten ohne mein Beisein zu machen. Dadurch erhielt meine ethnographische bzw. praxeographische Forschung zunehmend auch Aspekte einer videographischen Forschung.

### ***Videographie***

Die Verwendung von Filmaufnahmen wird sowohl als eine für die Mobilitätsforschung als auch für die praxeologische Forschung besonders geeignete Methode gesehen. Die „mobile Video-Ethnographie“ (Büscher, Urry und Witchger 2011: 8) gibt Aufschlüsse über die Wechselwirkungen zwischen Bewegung und unmittelbar erlebter Umwelt, und durch die Möglichkeit, die Aufnahmen wiederholt und in Zeitlupe zu betrachten, können auch unbewusste, habitualisierte Bewegungen zum Vorschein gebracht werden (Knoblauch 2009: 73; Spinney 2011: 168, 171). Dadurch geraten auch Komponenten von Handlungen in den Blick, die während einer ausschließlichen teilnehmenden Beobachtung oft übersehen werden. Auf das Erfassen von Handlungen in bestimmten sozialen und materiellen Settings zielt auch die von Hubert Knoblauch vorgestellte „Videographie“ (Knoblauch 2009: 71f). Er sieht ihren Vorteil darin, dass durch das Festhalten einer sequentiellen Abfolge von Ereignissen das prozesshafte Entstehen von Handlungen gut beobachtbar wird (ebd.: 74). Schließlich können so auch „Praktiken in ihrem situativen Zustandekommen“ festgehalten und die Praxiselemente zu einem späteren Zeitpunkt noch genauer analysiert werden (Schäfer und Daniel 2015: 45).

Indem Filmaufnahmen sowohl durch eine geradeaus gerichtete am Lenker meines Fahrrads montierte Kamera entstanden, während ich den AlltagsradlerInnen nachfuhr, als auch durch eine leicht schräg nach unten gerichtete am Kopf der RadlerInnen befestigte Kamera während ihrer

Fahrten ohne meine Begleitung, war es mir auch möglich, die jeweiligen Alltagswege und die Art und Weise, wie AlltagsradlerInnen ihren Parcours bewältigen, aus verschiedenen Perspektiven zu betrachten (vgl. Spinney 2011).

### *Situationsanalysen*

Entsprechend meiner Fragestellung, welche Praktiken durch Aktivitäten entlang von Wegen konstituiert werden, orientiert sich auch meine Analyse der mit den AlltagsradlerInnen erhobenen Daten an ihren jeweiligen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Als Vorbereitung für die von Rössler im Rahmen der Extended Case Method beschriebenen Situationsanalyse, „die mehrere miteinander verbundene Situationen innerhalb einer begrenzten Zeitspanne in die Untersuchung [mit]ein[bezieht]“ (Rössler 2008: 194), bestand der erste Schritt meines Analyseprozesses darin, die jeweiligen Alltagswege als „Ereignisketten“ in aneinandergereihte Abschnitte (Situationen) zu untergliedern. Dabei berücksichtigte ich die Wegzeichnungen und entsprechende Passagen im Interview und orientierte mich an den von den RadlerInnen gekennzeichneten ‚markanten Orten‘, die im Rahmen meiner Forschung immer auch als Wegstrecken verstanden werden.

Mit ihnen begann ich auch die detaillierten Situationsanalysen, da ich anhand der entsprechenden Interviewpassagen zusätzliche Informationen von den AlltagsradlerInnen zuordnen konnte. Die Analyse der Situationen erfolgte dabei nicht nur anhand meiner Notizen, die ich nach den gemeinsamen Fahrten angefertigt hatte, und des Filmmaterials, sondern zusätzlich auch anhand von Notizen, Skizzen und Fotos, die ich einige Zeit nach den gemeinsamen Fahrten während Vorort-Besuchen erstellt hatte. In einem zweiten Schritt schaute ich mir – wenn auch weniger detailliert – die Strecken an, die im Interview keine Erwähnung fanden und für die RadlerInnen daher ‚keine besonderen Ereignisse‘ darstellten.

Die mir aus der Datenerhebung vorliegenden Informationen analysierte ich zunächst mit Hilfe einer Matrix, die ich anhand von Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses erstellt hatte und im folgenden Unterkapitel vorstellen werde. Zusammengefasst lagen mir dafür folgende Daten vor:

1. Eine deskriptive Artefaktanalyse
2. Aufzeichnungen zu meinen Beobachtungen und Gesprächen während des AnfängerInnenkurses
3. Eine Videoaufzeichnung des letzten Kurstages dieses AnfängerInnenkurses
4. Interviewtranskriptionen mit ersten Notizen
5. Eine deskriptive Analyse der Zeichnungen



6. Notizen zu den gemeinsamen Fahrten
7. Entsprechend der ‚markanten Orte‘ vorausgewählte Videosequenzen aus der Forschung mit den AlltagsradlerInnen, die ich zuvor mittels der Software „Kinovea“ für Bewegungsanalysen im Sport mit beschreibenden Kommentaren und graphischen Markierungen vorbereitet hatte
8. Notizen, Skizzen und mit beschreibenden Kommentaren versehene Fotografien, die während der nochmaligen Vorort-Besuche an den ‚markanten Orten‘ angefertigt wurden.

### 3.4 Analysemethoden

Nach Schäfer und Daniel sollen die durch eine dem Forschungsgegenstand adäquate Methodenkombination erhobenen Daten „dann nach praxeologischer Methodologie mit Unterstützung der verschiedensten Techniken herkömmlicher Datenauswertung ausgewertet werden“ (Schäfer und Daniel 2015: 52). Auf die „verschiedensten Techniken herkömmlicher Datenauswertung“ und darauf, wie sie entsprechend einer praxeologischen Methodologie – die zudem in der Fachliteratur erst in Ansätzen diskutiert wird – adaptiert und angewendet werden können, gehen sie aber nicht ein. Die Konzeption von Analyseverfahren, die den Anforderungen einer praxeologischen Forschung gerecht wird, stellte daher eine besondere Herausforderung meines Forschungsprozesses dar.

Wie ich es bereits in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt habe, bewegte ich mich im Laufe meines Forschungsprozesses kontinuierlich von einer theoriegeleiteten zu einer theoriegenerierenden Forschung. Im Hinblick auf die Analyse erforderte dies im Wesentlichen drei aufeinanderfolgenden Analyseschritte:

1. Eine deduktive Themen- und Codeentwicklung (LeCompte und Schensul 1999: 45ff) (zur Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens und des praktischen Verständnisses),
2. eine induktiven Themen- und Codeentwicklung (ebd.: 67ff) (zur Erschließung von Praktiken, die aus jenen Aktivitäten konstituiert werden, deren praktisches Verständnis ich zuvor erschlossen hatte) sowie
3. ein Erkennen von Mustern durch die Wechselbeziehungen der entwickelten Codes (ebd.: 95ff) (um schließlich durch das In-Beziehung-Setzen der Praktiken eine zentrale Praktik als Phänomen herauszustellen).

Während des ersten deduktiven Analyseschritts wird das Kodiersystem anhand eines zugrundeliegenden theoretischen Modells entwickelt, und die Daten werden so entsprechend des Ausgangskonzepts geordnet (ebd.: 47). Zunächst ging es also grundsätzlich darum, einen Analyserahmen entsprechend meines theoretischen Ausgangsmodells zu entwickeln und Analyseeinheiten zu definieren.

### **3.4.1 Deduktives Kodieren mit Schatzki: Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens und praktischen Verständnisses**

Zunächst definierte ich die Analyseeinheiten anhand jener Begrifflichkeiten, die wesentlich für Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses sind. Da sich nach Schatzki praktisches Verständnis zunächst immer auf Aktivitäten bezieht, habe ich vorab aus dem Datenmaterial erschlossene Aktivitäten zum Ausgangspunkt meiner Analyse gemacht, auf die sich meine Analysebegriffe beziehen. Für die Analyse der Daten, die ich während meiner Teilnahme am Fahrradkurs erhoben hatte, bezog ich mich dabei vor allem auf die einzelnen Übungen. Für die Analyse der Daten, die ich mit den AlltagsradlerInnen erhoben hatte, legte ich Aktivitäten wie ‚Queren einer Kreuzung‘, ‚Stehenbleiben vor einer roten Ampel‘ usw. fest. Ziel der Analyse war es, sowohl das fahrrad-körperliche Wissen, das durch die körperliche Bewegung mit dem Fahrrad zum Ausdruck kommt, als auch das praktische Verständnis, das durch die fahrrad-körperliche Bewegung im städtischen Verkehr zum Ausdruck kommt, beleuchten und miteinander in Beziehung setzen zu können. Daher wendete ich die im Anhang drei abgebildete Matrix Schritt für Schritt auf die durch die verschiedenen Erhebungsmethoden gewonnenen Daten an.

Dieser Analyseprozess war vom Schreiben zahlreicher Memos begleitet, in denen ich mir notierte, welche Themen sich anhand der erhobenen Daten zusätzlich abzeichneten. Diese bildeten auch die Basis für eine spätere induktive Code-Entwicklung.

### **3.4.2 Induktives Kodieren mit der Grounded Theory: Erschließung der Praktiken**

Die im Rahmen des ersten Analyseschritts angefertigten Memos zog ich heran, um die Ergebnisse einer systematischen induktiven Themenentwicklung zu unterziehen, bei der ich mich an Methoden der Grounded Theory anlehnte.

#### ***Offenes Kodieren***

Das offene Kodieren ist eines der methodologischen Prinzipien der Grounded Theory, bei dem im Unterschied zu deduktiven Kodierv Verfahren das Schema, nach dem die Daten geordnet wer-

den, nicht von vornherein bekannt ist, sondern sich erst während der Arbeit mit den Daten herausbildet (Berg und Milmeister 2008: o.S.). Dabei werden den erhobenen Daten Codes zugeordnet, wodurch die Daten auf der Suche nach für die Forschung relevanten Aspekten in konzeptionelle Fragmente zerlegt werden. Codes sind also zunächst Konzepte, die sich unmittelbar auf die Daten beziehen (Böhm 2008: 477f). Nach diesem Prinzip ordnete ich den Daten, die ich zuvor nach ‚Schatzkis Matrix‘ vorstrukturiert hatte, Themen zu: Ideen und „Begriffsassoziationen“ (Berg und Milmeister 2008: o.S.), die ich mit den jeweiligen Kombinationen aus (materiellen) Komponenten, Fähigkeiten, Regeln und der teleoaffektiven Struktur verband. Im Laufe dieses Analyseprozesses legte ich anhand häufig zugeordneter thematischer Codes Schlüsselthemen fest, wodurch es auch zu einer Verdichtung der Themen kam (Emerson, Fretz und Shaw 1995: 157). Durch diese Vorgehensweise kristallisierten sich Themen heraus, die die Aktivitäten entlang der Wege bestimmen. Während also das Ergebnis der an Schatzkis Begrifflichkeiten angelehnten Analyse eine Reihe von Aktivitäten und deren praktisches Verständnis durch eine Kombination aus ‚Fähigkeiten‘, ‚Regeln‘, ‚Aufgaben‘, ‚Zielen‘, ‚Gefühlen‘ und ‚Vorstellungen‘ war, ergab der induktive Analyseschritt eine Reihe von neuen Aspekten, die die Aktivitäten der AlltagsadlerInnen entlang ihrer Wege ausmachen.

Durch die Analyse der Wechselwirkungen der mit den Aktivitäten in Zusammenhang stehenden Themen sollte es mir schließlich möglich werden, meine zentrale Fragestellung nach (mobilen) Praktiken, die im Spannungsfeld zwischen fahrrad-körperlichem Wissen und dem motorisierten Straßenverkehr zum Vorschein kommen, zu identifizieren.

### ***Fokussiertes Kodieren (Praktiken)***

Wesentlich für das methodische Vorgehen in der Grounded Theory ist, dass die im Zuge des offenen Kodierens entstandenen Codes anschließend formal und inhaltlich miteinander in Beziehung gesetzt werden. Dadurch entstehen Kategorien, die zwar auch in Dialog mit den Daten erschlossen werden, jedoch grundsätzlich Konzeptionen des Forschers oder der Forscherin repräsentieren. In der Kategorienbildung geht es also um die Strukturierung der Daten nach theoretischen Aspekten (Berg und Milmeister 2008: o.S.; Böhm 2008: 479). Eine Kategorie bildet grundsätzlich einen „Oberbegriff, der mehrere Codes zusammenfasst“ und ist bereits „Bestandteil der zu entwickelnden Theorie“ (Berg und Milmeister 2008: o.S.). In meiner Vorgehensweise habe ich mich insbesondere an Robert Emerson, Rachel Fretz und Linda Shaws (1995: 160ff) Vorschlag einer auf der Grounded Theory basierenden Vorgehensweise orientiert, die die Bildung von Kategorien als fokussiertes Kodieren bezeichnen. Voraussetzung für das fokussierte

Kodieren ist eine während des offenen Kodierens getroffene Auswahl an Schlüsselthemen. Die wichtigsten Schlüsselthemen (thematische Codes) werden zueinander in Beziehung gesetzt, um über die Schlüsselthemen hinausgehende Konzepte zu erschließen. Ziel des fokussierten Kodierens ist es schließlich, Muster zu erkennen und theoretische Argumente zu entwickeln, die mit Beispielen aus den Daten belegt werden können (ebd.: 160ff).

Auf Basis der Themen kamen so Praktiken als Kategorien zum Vorschein, die Ausgangspunkt für das Herausstellen eines Phänomens bildeten, das in Relation zu den anderen Praktiken die „site“ des Alltagsradelns in Wien beschreibt.

### ***Selektives Kodieren (Phänomen)***

In der Grounded Theory werden im Lauf des Analyseprozesses die Daten zu immer dichteren konzeptionellen Zusammenhängen zusammengefasst, wodurch letztlich eine Theorie entsteht (Hildenbrand 2008: 36). In einem fortgeschrittenen Stadium des Analyseprozesses kommt dabei das selektive Kodieren als weiteres methodologisches Prinzip der Grounded Theory zum Tragen, bei dem zunächst ein zentrales Phänomen als Kernkategorie gekennzeichnet wird (Böhm 2008: 482). „Die Kernkategorie wird dann [– ähnlich wie während des fokussierten Kodierens –] zu anderen Kategorien in Beziehung gesetzt“ (Berg und Milmeister 2008: o.S.), wodurch auch die Verbindungen zwischen den Kategorien festgelegt und systematisiert werden (ebd.). „[D]as selektive Kodieren erlaubt, dass die endgültige Interpretation [...] im ständigen Dialog mit den Daten formuliert wird“ (ebd.), indem das Beziehungsmuster, das während des selektiven Kodierens entsteht, nochmals wie ein Filter über die Daten gelegt wird.

Mit der Erprobung meines Forschungsdesigns verlagerte sich auch der Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit. Vor allem die Konzeption der Datenanalyse musste mehrmals verworfen, neu konzipiert und erprobt werden, sodass die Entwicklung und Anwendung eines geeigneten Analyseverfahrens auf das bislang durch unterschiedliche Erhebungsmethoden gewonnene vielfältige Datenmaterial den herausforderndsten und zeitintensivsten Teil meines Forschungsprozesses bildete. Aus diesem Grund führte ich auch keine Forschungen mit weiteren AlltagsradlerInnen mehr durch. Die Daten, die ich mit den drei AlltagsradlerInnen erhoben hatte, bleiben daher exemplarisch. Obwohl ich durch sie zu interessanten Ergebnissen kam, dienten sie vor allem auch dazu, ein zur Beantwortung meiner Fragestellungen adäquates Analyseverfahren zu entwickeln und zu erproben und mein Forschungsdesign zu evaluieren.

Im folgenden Kapitel werde ich anhand der Kombination einer Artefaktanalyse und meiner Teilnahme an einem AnfängerInnenkurs herausarbeiten, mit welchem bereits vor der Teilnahme am Straßenverkehr erworbenen fahrrad-körperlichen Wissen Fahrrad-FahrerInnen mit einer städtischen Verkehrsumgebung in Beziehung treten. Nach einer kurzen Bestandsaufnahme des Wiener Fahrradverkehrs werde ich im sechsten Kapitel aufzeigen, wie das im Rahmen von Aneignungsprozessen erworbene fahrrad-körperliche Wissen mit einem praktischen Verständnis von fahrrad-körperlicher Bewegung im motorisierten Straßenverkehr verwoben wird. Im siebten Kapitel werde ich dann auf die Praktiken eingehen, die dadurch konstituiert werden.

## **4 Fahrrad-Körperliches Wissen**

Um die Wechselwirkungen zwischen Fahrrad und Körper aufzuzeigen, werde ich zunächst anhand einer Artefaktanalyse die technischen und materiellen Eigenschaften des Fahrrads und daran anschließend anhand der Analyse meiner beobachtenden Teilnahme am AnfängerInnenkurs die körperlichen Bewegungen mit dem Fahrrad und damit einhergehende körperlich-mentale Fähigkeiten, Vorstellungen und Gefühle herausarbeiten. Durch die gemeinsame Betrachtung und somit durch die Kombination beider Methoden erschließt sich ein fahrrad-körperliches Wissen, in dem Fahrrad und Körper untrennbar ineinander verwoben sind. Denn nur indem man entsprechend einer kultur- und sozialanthropologischen Perspektive gleichzeitig betrachtet, was das Fahrrad mit den Menschen macht, und was Menschen mit dem Fahrrad machen (Vivanco 2013: 11), lässt sich ein fahrrad-körperliches Wissen ermitteln, das sich immer erst in der Verbindung von Fahrrad und Körper, die zur gemeinsamen (Fort-)Bewegung eingegangen wird, entwickelt. Diese Verbindung beschreibt Vivanco (ebd.: 11f) als „a relationship, even a temporal fusion or assemblage, between human and machine that is distinctive from other vehicles in what it requires, enables, and effects“. Dies entspricht auch einer praxeologischen Perspektive, nach der materielle Dinge – und so auch die technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads – erst im Rahmen von Tätigkeiten auf bestimmte Weise relevant werden. Mit Schatzki könnte man es auch so formulieren, dass ein Fahrrad seine Bedeutung („what something is“) erst durch die menschlichen Aktivitäten erhält, durch die es – je nach der spezifischen Art und Weise der Organisation der Aktivitäten durch Fähigkeiten, Regeln und teleoaffektive Strukturen – mit anderen materiellen Dingen oder Lebewesen in Beziehung gesetzt wird. Was ein Fahrrad alles sein kann, ist daher so unterschiedlich wie die Praktiken, die durch unterschiedliche Aktivitäten zum Ausdruck kommen.

Dabei steht die Frage danach, was ein Fahrrad ist, auch in engem Zusammenhang mit seiner historischen Entwicklung, mit den technischen und sozialen Faktoren, die die Qualität des Fahrrads geformt haben (Vivanco 2013: 9). Denn auch technologische Entwicklungen finden immer in spezifischen gesellschaftlichen Gefügen mit ihren sozialen Strukturen, ihrer Politik und Wirtschaft statt (Cox 2015: 15f). So beschreibt Vivanco (2013: 26) das Fahrrad als „a complex socio-technical object whose meanings and uses are shaped variously through its histories, production, and uses“. Es ist damit ein heterogenes, multidimensionales und kontextuelles Objekt, das in spezifische technologische Bedingungen, Praktiken, soziale Beziehungen, kulturelle Bedeutungen und politisch-ökonomische Dynamiken verwoben ist (ebd.: xxv). Obwohl die Bedeutung des Fahrrads aus praxeologischer Perspektive erst durch den Gebrauch – also im Rahmen von Aktivitäten – bestimmt werden kann, wird es in seiner Beschaffenheit gleichzeitig durch vergangene Praktiken bestimmt, durch die es bestimmte mechanische und materielle Qualitäten erhalten hat. Diese sind in zahlreichen Büchern zu Fahrradmechanik und -physik beschrieben und bestimmen den Gebrauch des Fahrrads – und die mit ihm möglichen Aktivitäten und Praktiken – mit (Cox 2015: 19f).

Mittels einer Artefaktanalyse, die ‚das was das Fahrrad mit dem Menschen macht‘, mitberücksichtigt, werde ich zunächst mechanische und physikalische Grundprinzipien herausarbeiten, die auf die eine oder andere Weise für Praktiken des Fahrradfahrens relevant werden und einen Bestandteil fahrrad-körperlichen Wissens bilden.

## **4.1 Das Fahrrad**

Die Entwicklung des Fahrrads begann 1817 mit der Erfindung einer ersten lenkbaren Laufmaschine durch Karl Friedrich Drais von Sauerbronn, die dem Einsatz menschlicher Muskelkraft für ein Fahrzeug nicht nur technisch sondern auch gesellschaftlich zum Durchbruch verhalf (Krausse 1993: 81). Die weitere Entwicklung der Fahrradmechanik steht in direktem Zusammenhang mit der Aufhebung der Zünfte und der Einführung der Gewerbefreiheit, wodurch ein Wissensaustausch zwischen unterschiedlichen Gewerben möglich wurde (ebd.: 90; 93f). Dadurch konnten mechanische Teile auf neue Weise kombiniert und neue Erfindungen gemacht werden, die schließlich schrittweise zur heutigen Konstruktion des Fahrrads führten (ebd.: 85f).

Die Konstruktion der draisschen Laufmaschine orientierte sich zunächst am Pferdefuhrwerk. Drais hat den „Funktionskomplex der lenkbaren Vorderachse [...] übernommen“ und dabei die „nach vorne weisende Lenkung der Deichsel nach hinten geklappt“ (ebd.: 81). Während vom Pferdefuhrwerk und aus dem Wagenbau technische Elemente zur Konstruktion dieses „neuen

technischen Gattungswesens“ (ebd.) namens Zweirad übernommen wurden, gingen vom Schlittschuhlaufen „Körpererfahrungen [...] in den Umbau des Wagens zum einspurigen Zweirad ein“ (ebd.: 84; Hervorhebungen im Original). Eine weitere wesentliche Querübertragung ist die Übernahme einer Antriebskonstruktion durch Tretkurbel und Pedale aus der Nähmaschinenindustrie, wobei man die damals relativ neue Erkenntnis aus der Anatomie menschlicher Motorik aufgriff, dass mit der Kraft der Beine mehr Leistung möglich ist, als mit der Kraft der Arme (ebd.: 98). Der Kettenantrieb auf das Hinterrad wurde von einem Uhrmacher erfunden, der sich seine feinmechanische Produktionserfahrung für die Konstruktion der Kraftübertragung vom Menschen auf das Fahrrad zunutze machte (ebd.: 102). Und schließlich sorgte die Erfindung eines Drahtspeichenrades, bei dem im Unterschied zu den radialen, unter Druck stehenden Stabspeichen von Wagenrädern Zugspeichen tangential zur Nabe gelegt wurden, für einen ‚stabilen Schwebezustand‘ während der Bewegung mit dem Fahrrad (ebd.: 103ff). Mit der Entwicklung des „Safety“ erhielt das Fahrrad seine heutige Form. Das „Safety“ wird auch als Sicherheits- oder Niederrad bezeichnet und unterscheidet sich von seinem Vorgängermodell, dem „Ordinary“ oder Hochrad durch zwei gleich große Räder und seinen trapezförmigen Rahmen (auch Diamantrahmen genannt). Auch durch seinen kennzeichnenden Kettenantrieb auf das Hinterrad und Luftreifen war es einfacher und komfortabler zu fahren und wurde so für ein Massenpublikum attraktiv. Seit seiner Etablierung in den 1890er Jahren basieren auch heutige Modelle noch auf seiner Konstruktionsweise (Bijker 1995: 93; Huth 2014: 21; Krausse 1993: 111)<sup>12</sup>.

Die technisch-materiellen Eigenschaften eines heute gebräuchlichen Fahrrads gehen so auch aus einer Verbindung sozio-kultureller und technischer Entwicklungsprozesse hervor, die die fahrrad-körperliche Bewegung beeinflussen. Diese und andere technische Merkmale und ihren Einfluss auf (körperliche) Bewegungs- und Handlungsmöglichkeiten werde ich nun anhand unterschiedlicher Komponenten des Fahrrads im Detail beschreiben.

#### **4.1.1 Antrieb und Gangschaltung**

In erster Linie dient der Antrieb dem Herstellen von Geschwindigkeit. Dabei sind „[d]ie Antriebskomponenten eines Fahrrads [...] darauf ausgerichtet, so viel der Pedalenergie wie möglich in Vortrieb umzusetzen“ (Glaskin 2013: 96). Sie tragen dazu bei, dass das Fahrrad bis über 98 % der auf die Pedale einwirkenden Körperkraft direkt für die Vorwärtsbewegung einsetzen kann (ebd.: 16). Das Herstellen von Geschwindigkeit und somit „[e]ffizientes Radfahren beginnt an der Kontaktfläche zwischen dem Fuß und dem Pedal“, denn [w]enn der Fahrerfuß nicht korrekt

---

<sup>12</sup> Zur Konstruktion und technisch-sozialen Entwicklung des „Safety“ siehe z.B. Bijker (1995: 88ff) und Krausse (1993: 107ff).

auf das Pedal drückt, wird Energie verschwendet“ (ebd.: 100). Dabei sorgt das rutschfeste, zu-  
meist gerippte Material der Pedale aufgrund der Haftreibung dafür, dass die Füße während der  
Bewegung auf den Pedalen bleiben. Zusätzlich trägt auch die Hebelwirkung der Tretkurbeln zu  
einem effizienten Krafteinsatz des menschlichen Körpers bei, da der Radius der Tretkurbeln  
einen wesentlichen Einfluss darauf hat, mit wie hohem körperlichen Krafteinsatz das Hinterrad  
ins Rotieren gebracht wird (ebd.: 16f).<sup>13</sup> Dabei ist die Kurbel für den linken Fuß mit der Kurbel  
für den rechten Fuß in einer Linie durch das Tretlager verbunden, sodass Füße und Beine kreis-  
förmige Vorwärtsbewegungen entsprechend des Mechanismus des Fahrrads durchführen.

Das ebenfalls am Tretlager angebrachte Kettenblatt dreht sich entsprechend der Bewegung der  
Pedale mit. Durch die Kette, die über das Kettenblatt läuft, wird diese Bewegung in eine lineare  
Bewegung umgewandelt und auf das Hinterrad übertragen, mit dem sie wieder in eine rotierende  
Bewegung ‚zurückverwandelt‘ wird (ebd.: 98). Die Kette ist so eine zentrale Schnittstelle zwi-  
schen der Bewegung des menschlichen Körpers und des Fahrrads und trägt durch ihre spezifi-  
sche Beschaffenheit ebenfalls zu einem effizienten Krafteinsatz bei: Denn seit die Rollenkette  
1886 erfunden wurde, „hat niemand irgendetwas erfunden, das die Pedalkraft mit einem besseren  
Wirkungsgrad überträgt“ (ebd.: 106). Schließlich wird erst durch die Reibung des Hinterreifens  
mit der Umgebung die rotierende Antriebsbewegung in eine lineare Fortbewegung umgewandelt  
und das Herstellen von Geschwindigkeit möglich. Die Energie der FahrerInnen wird so in einem  
Zusammenspiel aller Antriebskomponenten übertragen, wobei rotierende Bewegungen des  
menschlichen Körpers und der technischen Bestandteile in eine lineare fahrrad-körperliche Vor-  
wärtsbewegung umgewandelt werden (ebd.: 98).

Mit der Gangschaltung kann reguliert werden, wie viel Kraft man für das Herstellen von Ge-  
schwindigkeit einsetzen möchte. Die heute gebräuchlichen Kettenschaltungen sind im Grunde  
„schaltbare Kettengetriebe“, wobei im Unterschied zum Antrieb ohne Schaltmöglichkeit das  
Kettenblatt an der Tretkurbel aus bis zu drei und das Ritzelpaket an der Hinterradnabe aus meh-  
reren abgestuften Zahnrädern besteht (Isendyck 2013: 98). Der Schaltmechanismus ist so ange-  
legt, dass die Steuerung des Krafteinsatzes der Beine mittels Daumen und Zeigefinger an den  
Schalthebeln erfolgt, von denen einer am linken, und der andere am rechten Teil des Lenkerbü-  
gels befestigt ist. Bei den gebräuchlichsten „Push-Push-Schaltern“ dient jeweils ein Hebel zum  
Hochschalten, der andere zum Schalten in die niedrigeren Gänge. Sie zeichnen sich auch da-  
durch aus, dass sie oft mit Bremshebeln kombiniert sind (ebd.: 106). Die Schalthebel sind durch

---

13 Dies wird mit dem Begriff „Pedalkraft“ angegeben und aus dem Verhältnis von der Kurbellänge der Tretkurbel  
zum Radradius des Antriebsrades errechnet. Die davon abhängige „vom Fahrer eingesetzte ‚Drehkraft‘, durch  
die das Hinterrad ins Rotieren gebracht wird“, wird auch als „Drehmoment“ bezeichnet (Glaskin 2013: 16f).



am Rahmen verlaufende Schaltzüge mit dem Umwerfer über den Kettenblättern an den Tretkurbeln bzw. mit dem Schaltwerk des Ritzelpakets auf der Hinterradnabe verbunden. Der bewegliche Arm des Umwerfers bzw. des Schaltwerks werden mit den Fingern an den Schalthebeln und mittels der Schaltzüge bewegt und verschieben die Kette während des Schaltvorgangs von einem Zahnrad auf das andere (Glaskin 2013: 105; Isendyck 2013: 98).

#### **4.1.2 Bremsen**

Während mit dem Antrieb grundsätzlich Geschwindigkeit hergestellt wird, und durch die Gangschaltung der dafür eingesetzte Kraftaufwand reguliert werden kann, haben die Bremsen die Funktion Geschwindigkeit zu reduzieren. Die häufigsten an Alltagsrädern angebrachten Bremsen sind „Cantileverbremsen“. Dabei handelt es sich um Felgenbremsen, wobei durch das Betätigen von Bremshebeln über die Bremszüge gegenüberliegende Bremsklötze auf die Oberfläche der Felgen des Hinter- bzw. Vorderrades gepresst werden, die hier als Bremsscheiben fungieren, und so die Bewegung der Räder blockieren (Glaskin 2013: 118; Isendyck 2013: 114). Aufgrund der Hebelwirkung weist auch das Bremsen einen Bezug zu einem effizienten körperlichen Krafteinsatz auf. „Die Kraft der Bremsbelege an der Felge [...] ist um ein Vielfaches größer als die vom Fahrer am Hebel eingesetzte Kraft, weil sich die Hebel an beiden Enden des Systems über unterschiedliche Distanzen bewegen“ (Glaskin 2013: 118)<sup>14</sup>. Die Bremshebel befinden sich gemeinsam mit den Schalthebeln an jeweils einer Seite des Lenkbügels. Während die Schalthebel mit Daumen und Zeigefinger bewegt werden, werden die längeren Bremshebel mit den Fingern bedient, ohne dass die Handballen und der Daumen den Kontakt mit dem Lenkerbügel verlieren müssen.

Im Unterschied zum Schaltmechanismus, durch den über die Schaltzüge eine Verbindung zwischen Lenkerbügel und dem Antrieb am Hinterrad hergestellt wird, stellt der Bremsmechanismus zusätzlich über die Bremszüge auch eine Verbindung zum frei beweglichen Vorderrad und damit zur Lenkung her.

#### **4.1.3 Lenkung**

Die seitwärts gerichtete Drehbewegung des Lenkbügels, die mit beiden Händen an den Griffen der Lenkbügel durchgeführt wird, wird über den Vorbau an den Steuersatz und die an seinem un-

---

<sup>14</sup> Der mit dem Bremsseil verbundene Hebel am Lenker wird mit den Fingern an seinem äußeren Ende betätigt, welches ca. dreimal so weit vom Drehgelenk des Hebels entfernt ist wie das Seilzugende. Dadurch bewegt sich der Seilzug weniger weit als die Finger, und so kann durch die Hebelübersetzung die Kraft des Zugseils verdreifacht werden. Auch am anderen Ende des Seilzugs befindet sich ein Hebel in Form der Bremsarme, wodurch die Bremskraft noch einmal multipliziert wird (Glaskin 2013: 119).

teren Ende befestigte Gabel vermittelt. Der Gabelkopf, mit dem die Gabel gleichzeitig am Steuersatz und am Rahmen befestigt ist, bildet auch die Stelle, an der die Gabel in zwei Gabelscheiden geteilt wird, zwischen denen das Vorderrad läuft. An ihren Enden sind die Gabelscheiden jeweils an der Vorderradnabe montiert, sodass sie die Nabe während ihrer vorwärts gerichteten Drehbewegung auch in eine seitliche Bewegung bringen können. Wie beim Antrieb erfolgt auch hier die Übertragung der Bewegung über die Speichen und die Felge bis zum Reifen, wodurch letztlich die Lenkung erst durch die Reibung mit der Umgebung erfolgt (Glaskin 2013: 15; Isendyck 2013: 58ff). Ein direkter Einfluss auf den Antrieb besteht durch die Form des Lenkers, die die Sitzhaltung und damit die Gewichtsverteilung auf Pedale, Lenker und Sattel beeinflusst (Isendyck 2013: 64).

#### **4.1.4 Sattel**

Neben den Griffen an den Lenkerbügeln und den Pedalen, durch die die Kettenblätter des Antriebs in Bewegung gebracht werden können, ist der Sattel die dritte Komponente des Fahrrads, die mit dem menschlichen Körper während des Fahrradfahrens direkt in Kontakt kommt. Der Sattel ist durch seine dreieckige Form sowohl der Anatomie des Gesäßes als auch der Bewegung mit den Beinen angepasst. Zudem ist eine individuelle Anpassung durch die höhenverstellbare Sattelstange möglich, die auch die Verbindung mit dem Rahmen herstellt. Wie, und ob, FahrradfahrerInnen auf dem Sattel sitzen, hat in erster Linie Einfluss auf die Körperposition und die damit verbundene Gewichtsverteilung auf das Fahrrad. Grundsätzlich gilt: Je breitwinkriger die Dreiecksform des Sattels, desto aufrechter die Sitzposition und desto mehr Körpergewicht auf dem Sattel (Isendyck 2013: 67). Indem das Gewicht des Körpers während des Fahrradfahrens von den Füßen weg und auch auf Sattel und Lenker verlagert wird, kann man „die Beine dazu nutzen, die Pedale mit einer Kraft und Ausdauer zu drehen, die kein anderer unserer Muskeln erreicht“ (Glaskin 2013: 96). Durch seinen Einfluss auf die Gewichtsverteilung hat auch der Sattel sowohl eine Verbindung zum Antriebsmechanismus am Hinterrad als auch zum Lenkmechanismus am Vorderrad.

#### **4.1.5 Rahmen**

Am Rahmen sind letztlich alle wesentlichen Bestandteile des Fahrrads montiert, sodass er die einzelnen Teile zusammenhält und ihre Bewegungen mit den menschlichen Bewegungen auf eine bestimmte Weise miteinander verbindet und dadurch koordiniert. Er verbindet gleichzeitig die für die Bewegungsabläufe des Antriebs und der Lenkung notwendigen Komponenten mit je-

nen der Schaltung und der Bremsen sowie der Räder<sup>15</sup> und gibt eine Körperposition oder ‚Haltung‘ für die körperlichen Bewegungsabläufe vor. Weil er Bestandteile und Bewegungsabläufe ‚in eine – dem Fahrradfahren entsprechende – Ordnung bringt‘, kommt dem Rahmen meines Erachtens eine gewisse Definitionsmacht sowohl im Hinblick auf das Fahrrad als auch auf das Fahrradfahren zu. Erst durch ihn werden verschiedene Bewegungsabläufe als „Fahrrad fahren“ kenntlich, sodass er buchstäblich einen ‚Handlungs-Rahmen‘ setzt.

#### **4.1.6 Räder**

Anhand der Räder wird die körperliche Bewegung mit dem Fahrrad auf die Umgebung übertragen. Dabei ist mit dem Hinterrad aufgrund seiner Verbindung mit dem Antrieb die Geschwindigkeitsregulierung verbunden, und mit dem Vorderrad aufgrund seiner Verbindung mit dem Lenker die Richtungssteuerung. So weisen Antrieb und Lenkung dem Hinter- und Vorderrad unterschiedliche Aufgaben zu. Die Eigenheit der Räder, sich kreisförmig zu bewegen, spiegelt sich in den körperlichen Bewegungsabläufen im Umgang mit Antrieb und Lenkung wider. Im Grunde führen sowohl die Füße mit den Pedalen als auch die Hände mit dem Lenker (halb-)kreisförmige Drehbewegungen durch. Während die Füße für eine kreisförmige Vorwärtsbewegung des Hinterrades sorgen, werden mit den Händen seitliche Drehbewegungen des Vorderrades durchgeführt. Erst durch die Verbindung des Tretlagers mit dem hinteren und der Gabel mit dem vorderen Teil des Rahmens werden diese gegensätzlichen Bewegungen auf sinnvolle Weise zusammengefügt, und Antrieb und Lenkung können sich zur Bewegung des „Fahrradfahrens“ komplementieren.

Die hohe Stabilität der Räder entsteht erst durch die Spannung, mit der jede Speiche die Felge mit gleicher Kraft zur Nabe hinzieht. Und weil so die gesamte Struktur unter Spannung steht, stellt sich ein Gleichgewicht ein, wodurch es trotz hoher Belastung zu keinen Verformungen der an sich biegsamen Speichen oder einer Verrückung der Naben aus dem Zentrum der Felgen kommt (Glaskin 2013: 110f; Isendyck 2013: 72). So ist erst durch die spezifische Anordnung der Speichen zwischen Felge und Nabe eine gleichmäßige Drehbewegung der Räder möglich. Das Konstruktionsprinzip der tangential zur Nabe gelegten Zugspeichen leitet sich aus den Spannungen ab, die in beschleunigter Bewegung auftreten (Krausse 1993: 106f; 112). Diese Konstruktion verleiht dem Fahrrad nicht nur Stabilität aufgrund einer leichten Bauweise, sondern bewirkt

15 Der Antrieb ist durch das durch den Rahmen gesteckte Tretlager mit dem Rahmen verbunden, die Gangschaltung durch den Umwerfer und das Schaltwerk, die fix am Rahmen montiert sind, wobei zusätzlich die Schaltzüge durch entsprechende Vorrichtungen entlang des Rahmens geführt werden. Ähnlich sind bei den Bremsen die Bremsarme fix am Rahmen montiert, und auch die Bremszüge werden entlang des Rahmens geführt. Die Lenkung wiederum wird mit dem Rahmen zusammengehalten, indem die Gabel direkt am beweglichen Steuerrohr als Teil des Rahmens befestigt ist. Der Sattel ist mittels der an ihm montierten Sattelstange einfach in den Rahmen hineingesteckt, und die Räder verdanken ihre Verbindung mit dem Rahmen der fixen Montage der Naben am Rahmen.

auch, dass der Fahrer oder die Fahrerin „in den Rädern *hängt*“ (ebd.: 106, Hervorhebung im Original). Während Sattel, Lenkerbügel und Pedale die Körper*haltung* vorgeben, bewirken die Räder durch die Konstruktion ihrer Speichen und ihre luftgefüllten Fahrradschläuche, dass FahrradfahrerInnen in gewisser Weise „in der Luft schweben“.

Da die Räder hintereinander angeordnet sind, wirken aufgrund der Einspurigkeit des Fahrrads physikalische Kräfte auf spezifische Weise auf Fahrrad-FahrerInnen ein. Als wesentliche von außen auf das Fahrrad wirkende Kräfte beschreibt Glaskin (2013: 12f) den Luftwiderstand, die Reibung und den Rollwiderstand sowie die Schwerkraft.

#### **4.1.7 Kleine Fahrradphysik**

##### ***Luftwiderstand***

FahrradfahrerInnen müssen vor allem gegen den Luftwiderstand „antreten“, der mit zunehmender Geschwindigkeit zudem stärker wird. „Wenn der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Fahrer und der Luft etwa 15 km/h übersteigt, erfordert dies auf einer flachen Straße den größten Teil seiner Energie“ (Glaskin 2013: 13). Starker Rücken- oder Gegenwind trägt erheblich zur Geschwindigkeit der Fahrt bei und bestimmt den für die fahrrad-körperliche Vorwärtsbewegung notwendigen Krafteinsatz maßgeblich mit. Gleichzeitig erschwert starker Wind, wenn er als Seitenwind auf die Fahrrad-FahrerInnen trifft, die Richtungssteuerung, durch die dem Wind entgegen gelenkt werden muss

##### ***Reibung und Rollwiderstand***

Die durch die Bewegung des Reifens auf der Fahrbahn entstehende Reibung steht im Zusammenhang mit dem Rollwiderstand, der durch Verformung des Reifens auf der Fahrbahn entsteht (Glaskin 2013: 12f). Durch diese Kraft werden die Reifen abgebremst und „bis etwa 20 km/h [ist] [er] die größte zu überwindende Kraft beim Radfahren. Er wird von Reifendruck, -durchmesser, -breite und Reifenprofil“ (Isendyck 2013: 84), aber auch vom Gewicht des Fahrers oder der Fahrerin beeinflusst. Prinzipiell gilt: Je mehr Kontaktfläche der Reifen mit der Fahrbahn hat, desto höher ist der Rollwiderstand (Glaskin 2013: 114). Im Unterschied zum Luftwiderstand nimmt der Rollwiderstand aber mit zunehmender Geschwindigkeit ab.

##### ***Schwerkraft und Moment-Wirkung***

Eine entscheidende Rolle für den Rollwiderstand aber auch für das Ausbalancieren der Fahrt sowohl beim Geradeaus- als auch beim Kurvenfahren spielt die Schwerkraft, „weil durch sie die

Reifen gegen den Boden gedrückt werden“ (Glaskin 2013: 12). Sie ist dafür verantwortlich, dass der gemeinsame Schwerpunkt von Fahrrad und FahrerIn konstant senkrecht ‚nach unten gezogen‘ wird. Da der oder die fahrende FahrradfahrerIn den gemeinsamen Schwerpunkt aber nicht konstant über der schmalen Aufstandsfläche der Reifen halten kann, neigt sich das Fahrrad samt FahrerIn immer wieder quer zur Fahrtrichtung hin und her, das heißt, der oder die Fahrrad-FahrerIn kippt abwechselnd nach links und rechts. Dabei setzt gleichzeitig auch die sogenannte Moment-Wirkung ein, durch die sich das Vorderrad aufgrund der Beschaffenheit der Gabel und seiner freien Lenkbarkeit in die selbe Richtung dreht, in die Fahrrad und FahrerIn abwechselnd kippen (Glaskin 2013: 60f; Isendyck 2013: 20). Fahrrad-FahrerInnen fallen dabei deshalb nicht um, weil die Kipp- und Drehbewegungen der Räder durch permanentes Lenken ausgeglichen werden. Das Umfallen wird im Grunde durch das kontinuierliche Fahren von kleinen Kurven verhindert. „Ein Regelkreis zwischen Kippen und Aufrichten, zwischen Schlenkern nach rechts und nach links entsteht. Eine Geradeausfahrt besteht also aus einer Aufeinanderfolge von winzigen Rechts-Links-Kurven, man fährt unmerklich Schlangenlinien“ (Isendyck 2013: 20).

### ***Selbststabilisierende Dynamik und Kurvenfahren mit dem Zweirad***

Ab einer Geschwindigkeit von etwa 15–20 km/h setzt dann eine „selbststabilisierende Dynamik“ ein. Durch den aus der Beschaffenheit der Gabel resultierenden Nachlauf-Effekt und die einsetzenden Kreiselwirkungen der Laufräder wird die Achse in einer konstanten Ausrichtung gehalten, wodurch sich das Fahrrad selbst aufrecht erhalten kann (Glaskin 2013: 60f; Isendyck 2013: 20)<sup>16</sup>. Die selbststabilisierende Dynamik setzt gerade bei der Geschwindigkeit ein, ab der auch der Rollwiderstand abnimmt. Dadurch muss nicht nur kaum mehr Kraft für die Fortbewegung eingesetzt, sondern auch dem Herstellen von Gleichgewicht kaum mehr Beachtung geschenkt werden. Diese selbststabilisierende Dynamik in Wechselwirkung mit der Schwerkraft spielt nicht nur beim Geradeausfahren, sondern auch beim gewollten Kurvenfahren eine Rolle. Will man ab einer gewissen Geschwindigkeit Kurven fahren, müssen die FahrerInnen das Fahrrad zunächst auf kontrollierte Weise wieder aus dem Gleichgewicht bringen (Glaskin 2013: 62). Dabei machen sie sich die Schwerkraft in Wechselwirkung mit der Moment-Wirkung insofern zunutze, als sie zunächst entgegen die Richtung lenken, in die sie fahren wollen. Durch dieses Gegensteuern schlägt das Fahr-Rad zunächst zwar die entgegengesetzte Richtung ein, bewirkt

---

16 Während die Kreiselkräfte der rotierenden Reifen durch das Gesetz der Drehimpulserhaltung den Kippbewegungen entgegenwirken, sorgt der Nachlauf-Effekt dafür, dass das Rad geradeaus fährt (Heise\_online). Nach Glaskin (2013: 61) kann nicht genau berechnet werden, wie die Gleichgewichtsverhältnisse zusammenarbeiten, und er beschreibt die selbststabilisierende Dynamik als „das größte ungelüftete Mysterium des Zweiradfahrens“ (ebd.). Es ist auch umstritten, ob tatsächlich vor allem die Kreiselkräfte und der Nachlauf-Effekt für die selbststabilisierende Dynamik verantwortlich gemacht werden können (vgl. etwa Kooijman et al. 2011)

aber, dass der Schwerpunkt in die andere Richtung verlagert wird. Im Unterschied zum Geradeausfahren wird der Schwerpunkt durch eine Schräglage aber noch mehr in die Kurve verlagert, und so die Kurvenfahrt hervorgerufen. Die Schräglage in Kurven bedeutet so letztlich auch das Gleichgewicht zwischen Fliehkraft, die die Fahrrad-FahrerInnen an den äußeren Rand der Kurve zieht, und der Schwerkraft, die sie ‚nach unten‘ zieht, zu halten (Glaskin 2013: 62f; Isendyck 2012: 21).

Im Folgenden werde ich zusammenfassend darstellen, wie die beschriebenen technisch materiellen Eigenschaften des Fahrrads mit den körperlichen Bewegungen seiner FahrerInnen in Beziehung stehen, welche ‚Umgangsregeln‘ das Fahrrad für die gemeinsame Fortbewegung einfordert und welche Aufgaben es schließlich an seine FahrerInnen stellt.

## **4.2 ‚Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘**

Ausgehend von den Komponenten des Fahrrads und der physikalischen Gesetze, die sich auf das ‚Verhalten des Fahrrads‘ aufgrund seiner Beschaffenheit auf spezifische Weise auswirken, habe ich mir angesehen, welche Aufgaben es an den menschlichen Körper im Hinblick auf die Geschwindigkeitsregulierung, die Richtungssteuerung und das Herstellen von Gleichgewicht stellt, die ich als die drei wesentlichen ‚Zielvorgaben des Fahrrads‘ herausgestellt habe. Alle drei ‚Zielvorgaben‘ müssen durch spezifische Bewegungen aufgrund der Beschaffenheit des Fahrrads unter Einsatz von körperlicher Energie bewerkstelligt werden. Dabei ist charakteristisch für die Bewegung mit dem Fahrrad, dass die Geschwindigkeitsregulierung, die Richtungssteuerung und das Herstellen von Gleichgewicht nie separat ausgeführt werden, sondern immer gleichzeitig erfolgen müssen und sich permanent wechselseitig beeinflussen.

### **4.2.1 Geschwindigkeitsregulierung**

Um mit dem Fahrrad Geschwindigkeit herzustellen oder zu reduzieren, beziehen sich die Bewegungen in erster Linie auf die Pedale sowie die Schalt- und Bremshebel und die mit diesen Komponenten einhergehende Haftreibung und Hebelwirkung. Dazu ist es bei der Herstellung von Geschwindigkeit insbesondere notwendig, mit den Füßen mit dem Fahrrad verbunden zu bleiben und die Körperkraft durch gleichmäßige kreisförmige Vorwärtsbewegungen der Füße und Beine auf das Fahrrad zu übertragen. Dabei kann gleichzeitig der körperliche Krafteinsatz mit ‚Fingerspitzengefühl‘ mit den Schalthebeln gesteuert werden, wobei wesentlich ist, dass die dafür notwendigen Informationen durch das ‚körperliche Spüren‘ der Beine ‚bereitgestellt‘ werden. Das

‚körperliche Spüren‘ spielt auch bei der Geschwindigkeitsreduktion eine Rolle, die ebenfalls mit ‚Fingerspitzengefühl‘ durch die Bremshebel erzielt wird. Während also grundsätzlich Kontrolle und Steuerung der Geschwindigkeit mit ‚Fingerspitzengefühl gehandhabt‘ wird, wird eine ausdauernde Bewegung der Füße und Beine durch ihr ‚Haften‘ an den Pedalen bei gleichzeitiger Potenzierung der eingesetzten Körperkraft durch Hebelwirkungen erleichtert.

Erleichtert wird das Herstellen von Geschwindigkeit auch, indem man sich das ‚Verhalten des Fahr-Rads‘ in Bezug auf Reibung und Rollwiderstand bei zunehmender Geschwindigkeit zunutze macht. Denn je höher die Geschwindigkeit, mit desto geringerem Kraftaufwand muss gegen die Reibung ‚angetreten‘ werden. Während bis zu einer Geschwindigkeit von 15–20 km/h der Mensch den ‚Fahrrad-Körper‘ in Bewegung bringen und halten muss, ist es ab dieser Geschwindigkeit das Fahrrad, das den Menschen ‚trägt‘ und damit der körperliche Krafteinsatz am effizientesten. Zu einem effizienten Krafteinsatz tragen aber nicht nur die ‚richtige‘ Verbindung der Füße mit den Pedalen und das ‚Hören auf die Gesetze des Fahrrads‘ bei, sondern auch die ‚richtige‘ Verbindung der Hände mit den Lenkergriffen und ein ‚richtiges‘ Sitzen auf dem Sattel, indem das Gewicht des Körpers gleichmäßig auf die drei Kontaktflächen zwischen Mensch und Fahrrad verteilt wird. Dadurch werden die Beine und Füße entlastet und haben mehr Kraft für den Antrieb zur Verfügung.

Die Konstruktion des Fahrrads zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass sie für eine hohe Effizienz des Einsatzes der Muskelkraft und der Energie des Menschen sorgt (Vivanco 2013: 42). Daher „[kommt] der Radfahrer im Vergleich zu allen anderen sich fortbewegenden Lebewesen und allen anderen Fortbewegungsmitteln mit der weitaus geringsten Bewegungsenergie pro Einheit Körpergewicht aus [...]“ (Krause 1993: 79).

#### **4.2.2 Richtungssteuerung**

Bewegungen, die zur Richtungssteuerung notwendig sind, beziehen sich zunächst auf den Lenkerbügel. Durch die seitwärts gerichteten, halbkreisförmigen Bewegungen der Hände mit dem Lenkerbügel werden die vorwärtsgerichteten kreisförmigen Bewegungen der Füße mit den Pedalen ergänzt. Gerade für die Richtungssteuerung ist es essenziell, dass die FahrerInnen der Umgebung eine größtmögliche Aufmerksamkeit widmen können. Auch in dieser Hinsicht ist sie unmittelbar auf die Geschwindigkeitsregulierung bezogen, da die Aufmerksamkeit für die Umgebung umso größer ist, je weniger Aufmerksamkeit und Anstrengung der Antrieb erfordert.

Dabei wird die Aufmerksamkeit, die man der Umgebung widmen kann, von der materiellen Form des Lenkers im buchstäblichen Sinn ‚gelenkt‘. Denn sobald beide Hände mit den Griffen des Lenkbügels verbunden sind, wird eine entsprechende Körperposition eingenommen, die den Blickwinkel der FahrerInnen beeinflusst. So ermöglichen gerade geformte Lenkerbügel eine aufrechte Haltung und daher einen größeren Überblick, der durch zusätzliche ‚Hörner‘ noch vergrößert werden kann. In ähnlicher Weise trägt auch der Sattel zur Lenkung der Aufmerksamkeit während des Fahrradfahrens und dazu, wie Fahrrad-FahrerInnen mit der Umgebung in Beziehung treten, bei. Durch die aufrechte Sitzposition und einen breiten weichen Sattel kann der Umgebung mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden als in einer vorwärts gebeugten Sitzposition, die mit einem schmalen harten Rennradsattel – insbesondere in Kombination mit einem nach unten gebogenen Rennradlenker – einhergeht.

Ausschlaggebend für die Richtungssteuerung ist aber letztlich die Reibung zwischen Vorderrad und Boden. Dadurch beziehen sich die Bewegungen der Hände und Arme letztlich auf das seitwärts frei bewegliche Vorderrad und die physikalischen Gesetze, die sich auf Zweiräder besonders auswirken. Diese Gesetze in Verbindung mit der Beschaffenheit des Fahrrads als Zwei-Rad verbindet die Richtungssteuerung immer auch mit dem Herstellen von Gleichgewicht. Der Lenkerbügel dient daher immer gleichzeitig als ‚Steuerinstrument‘ und als ‚Balancestange‘:

Anders als bei den vierrädrigen Fahrzeugen bleibt [...] der Lenker eine Balancierstange! Muskelantrieb, Steuerung und Gewichtsverlagerung können jetzt jenes phantastische dynamische System aus vernetzten Regelkreisen bilden, das sich einer mathematischen Darstellung weitgehend entzogen hat (Krausse 1993: 96).

#### **4.2.3 Herstellen von Gleichgewicht**

Während die meisten Fahrzeuge das Ziel für ihre FahrerInnen vorgeben, ihre Geschwindigkeit zu regulieren und ihre Richtung steuern zu können, zeichnet sich das Fahrrad zusätzlich dadurch aus, dass beides nicht nur miteinander, sondern zusätzlich auch mit einem permanenten Herstellen von Gleichgewicht koordiniert werden muss. Ein Fahrrad ist aufgrund seiner Einspurigkeit durch ein dynamisches Gleichgewicht charakterisiert, das erst durch das Herstellen von Geschwindigkeit erreicht werden kann. Das gleichzeitige Herstellen des Gleichgewichts wird ab einer gewissen Geschwindigkeit durch die selbststabilisierende Dynamik vom Fahrrad übernommen, muss bei einer Richtungsänderung während des Kurvenfahrens aber wieder von dem Fahrer oder der FahrerIn übernommen werden. Um die Bewegungen des Fahrrads ausgleichen und gleichzeitig in die gewünschte Richtung steuern zu können, ist es notwendig, sich in eine Schräglage zu begeben, die von der Geschwindigkeit abhängig ist.



Wenn das Gleichgewicht durch Gewichtsverlagerungen und halbkreisförmige Bewegungen mit den Händen am Lenker permanent mit der Geschwindigkeitsregulierung und Richtungssteuerung abgeglichen werden muss, spielt neben der kinästhetischen, taktilen und visuellen Wahrnehmung<sup>17</sup> auch die vestibuläre Wahrnehmung eine wesentliche Rolle. Die vestibuläre Wahrnehmung eines dynamischen Gleichgewichts heißt zu erfahren, dass Stabilität nur durch Bewegung erreicht werden kann (Krausse 1993: 84). Die Bewegung mit dem Fahrrad heißt für die FahrerInnen, den direkten Kontakt zum Boden aufzugeben, wodurch ein dynamisches Gleichgewicht wiederum durch effiziente Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierte Richtungssteuerung überhaupt erst hergestellt werden kann.

Richtet man sein Augenmerk nicht auf die Mechanik, sondern auf den sich fortbewegenden Menschen, so erscheint die Entwicklung des Radfahrens als Geschichte des Abhebens vom Erdboden. Schritt um Schritt verliert er ganz wörtlich den Boden unter den Füßen, um zu entdecken, daß diese Elevation einen stabilen Schwebezustand in Bewegung ermöglicht, der die Beine von ihrer Stützarbeit freimacht für die effektivste Form der Propulsion, der Vorwärtsbewegung aus eigener Kraft (Krausse 1993: 98ff).

Das Herstellen des Gleichgewichts bildet eine Klammer um eine im Fahrrad angelegte (körperlich) effiziente Geschwindigkeitsregulierung und eine auf die Umgebung ausgerichtete (mental) kontrollierte Richtungssteuerung. Daher lässt sich Fahrradfahren als ein ‚*Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung*‘ charakterisieren, das ich als Lernziel ins Zentrum meines nächsten Analyseschrittes stellte. In diesem Analyseschritt standen die Aktivitäten der FahrerInnen im Umgang mit dem Fahrrad im Vordergrund, und ich sah mir an, wie Bewegungen während der Übungen zum Erlernen des Fahrradfahrens zu einem ‚*Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung*‘ organisiert werden.

Als Ergebnis aus der Artefaktanalyse habe ich nicht nur das ‚*Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung*‘ als zentrales (Lern-)Ziel herausgestellt, sondern aus der Beschaffenheit des Fahrrads und den physikalischen Gesetzen auch Regeln abgeleitet, deren Befolgung für das Fahren mit dem Fahrrad unerlässlich sind. Im folgenden Kapitel werde ich anhand meiner Teilnahme an einem Fahrradkurs veranschaulichen, welche Fähigkeiten AnfängerInnen entwickeln, um die Regeln ‚*Höre nicht auf, dich zu bewegen*‘, ‚*Höre auf dein Fahrrad*‘ und ‚*Höre auf deinen Körper*‘, ‚*Nutze alle Sinne*‘ und ‚*Achte auf die Bodenbeschaffenheit*‘ befolgen und die teils widersprüchlichen Aufgaben, die das Fahrrad seinen FahrerInnen stellt, lösen zu können.

---

17 Dass auch die auditive Wahrnehmung eine wesentliche Rolle während des Fahrradfahrens spielt, konnte aus der Artefaktanalyse noch nicht abgeleitet werden.

### 4.3 „Mit dem Fahrrad tanzen lernen“

Dass es unerlässlich für ein ‚Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ ist, gleichzeitig auf das Fahrrad und den eigenen Körper zu hören, spiegelte sich auch in der wiederholten Aufforderung des Kursleiters wider, dass wir im Endeffekt lernen müssten, *mit dem Fahrrad zu tanzen*. Damit war gemeint, dass wir letztlich den *Willen des Fahrrads und den Willen der FahrerIn* für die Bewegung mit dem Fahrrad *aufeinander abstimmen* müssten, um uns gemeinsam mit dem Fahrrad *schwungvoll* und *geschmeidig* bewegen zu können. Bis wir „mit dem Fahrrad tanzen“ konnten, war es notwendig, uns schrittweise verschiedenen Aufgaben zu nähern, die das Fahrrad und der Kursleiter an uns stellten. Die Aufgaben, die uns der Kursleiter dazu stellte, folgen den von Christian Burmeister entwickelten Übungsprinzipien zum Erlernen des Fahrradfahrens, die die „Ausbildung von Wahrnehmen, Bewegen und Handeln“ in den Mittelpunkt stellt, um so entsprechende Fähigkeiten und Fertigkeiten für die gemeinsame Fahrt mit dem Fahrrad zu entwickeln. (Moveo ergo sum: website).

In diesem Kapitel werde ich beispielhaft beschreiben, wie wir uns diese Fähigkeiten aneigneten, wobei ich insbesondere Schwierigkeiten herausgreifen werde, die sich jener Kursteilnehmerin dabei stellten, die das Fahrradfahren erstmals von Grund auf lernte. Da für Claudia, wie ich sie hier nenne, am Fahrradfahren noch nichts selbstverständlich war, erschloss sich mir durch die Probleme, die sich ihr stellten, und die Art und Weise, wie sie diese löste, ein Verständnis für die Bewegung mit dem Fahrrad, zu dem ich als geübte Radlerin sonst keinen Zugang gehabt hätte.

#### 4.3.1 Erstes Kennenlernen

Die ersten Stunden verbrachten wir damit, unseren jeweiligen ‚Tanzpartner‘ kennenzulernen und ein Gespür für sein ‚Verhalten‘ und dessen ‚Handhabung‘ zu entwickeln. Um dieses Gespür entwickeln zu können, erhielten wir genügend Zeit und Aufgaben, um uns von einem vertrauten Standpunkt aus – mit beiden Füßen auf dem Boden – an das Fahrrad heranzutasten, indem wir die ‚Eigendynamik der Räder‘ und ihr Verhalten unter anderem durch den Gebrauch des Lenkers und der Bremsen während des Schiebens des Rades mit unseren Händen und Armen erkundeten. So war es beispielsweise für das Erlernen des Umgangs mit dem Lenker essenziell, zunächst ein Gespür dafür zu entwickeln, dass *der Lenker nie gerade ist, außer wenn man ihn dazu zwingt*. Indem wir das Rad abwechselnd mit beiden Händen an den Griffen des Lenkers und mit einer Hand in der Mitte der Lenkstange fassten und schoben, lernten wir ein Gefühl dafür zu bekommen, wie wir dem ‚Hin- und Herpendeln‘ des Vorderrades entgegenwirken konnten, indem wir

das Gewicht mit den Händen abwechselnd auf die linke bzw. rechte Seite des Lenkers verlagerten. Dadurch lernten wir bereits zu Beginn um das für das Fahrradfahren charakteristische gleichzeitige beachten der Regeln ‚auf das Fahrrad UND auf den Körper zu hören‘.

In diesem Schritt ging es vor allem um die Erfahrung, dass *Räder immer Kreise fahren wollen* und darum, ein Gefühl für die kontrollierte Richtungssteuerung unter Einwirkung der Dreh- und Kippbewegungen der Räder zu bekommen. Dieses Gespür für das Fahrrad und eine entsprechende Handhabung entwickelten wir durch unmittelbar körperliche Aneignung des Fahrrads, wofür kein theoretisches Vorwissen über die Beschaffenheit des Fahrrads notwendig war. Obwohl der Kursleiter die einzelnen Aufgaben vorführte, ging es in erster Linie nicht darum, seine Bewegungen nachzumachen, sondern die ‚Bewegungen des Fahrrads‘ am eigenen Körper nachvollziehen zu können und selbst zu erfahren, wie das Fahrrad auf eigene körperliche Bewegungen ‚reagiert‘.

Um auch ein Gespür für die effiziente Geschwindigkeitsregulierung zu bekommen, mussten wir nach ersten Versuchen mit einem Tretroller den sicheren Boden unter den Füßen jedoch verlassen, und uns entsprechend der Vorgaben der drei Kontaktflächen Pedale, Lenker und Sattel versuchen ‚neu zu positionieren‘.

#### **4.3.2 Die richtige Haltung einnehmen**

Mit den Füßen und Beinen ein Gespür für das Herstellen von Geschwindigkeit zu entwickeln hieß zunächst, unseren ‚sicheren Standpunkt‘ verlassen zu müssen. Das ‚Verlassen des sicheren Standpunkts‘ war Voraussetzung dafür, eine gemeinsame Haltung mit dem Fahrrad als Ausgangsposition für das Erlernen aller weiteren ‚Tanz-Schritte‘ einzunehmen. Das Besondere am ‚Tanzenlernen‘ mit dem Fahrrad ist, dass diese ‚Ausgangsposition‘ aber bereits nur in und durch gemeinsame Bewegung eingenommen werden kann. So ergab sich die erste Herausforderung zum Einnehmen der Ausgangsposition bereits dadurch, dass wir gleichzeitig in die Pedale treten, das Gleichgewicht herstellen und den Lenker ‚im Griff‘ haben mussten, sobald unsere Füße den Boden verlassen hatten. In unseren weiteren ‚Tanzstunden‘ übten wir daher, wie es schließlich gelingt, die neue Haltung nicht nur einzunehmen, sondern auch zu bewahren, und die neue Position auch in der Begegnung mit Anderen zu vertreten.

#### **4.3.3 Wer übernimmt die Führung?**

Während der Übungen, mit deren Hilfe es uns schließlich gelingen würde, unsere ‚fahrrad-körperliche Haltung‘ zu bewahren, wurde deutlich, dass sich das Fahrradfahren aus vielen unter-

schiedlichen körperlichen Bewegungen zusammensetzt, deren Koordination gleichzeitig mit dem Ausbalancieren gelernt und zunächst hintereinander geübt werden musste.

Gerade das Anfahren mit beiden Füßen auf den Pedalen bereitete den AnfängerInnen besondere Schwierigkeiten. So nutzte Claudia den zunächst niedrig eingestellten Sattel des Übungsrades dazu, sitzend anzufahren. Sie tauchte so lange mit einem Fuß am Boden an, bis sie jene Geschwindigkeit erreicht hatte, in der sie Balance halten konnte, um schließlich mit beiden Füßen auf den Pedalen weiterfahren zu können. Als sie aber kurz darauf feststellte, dass das Fahrrad auch dann weiterfuhr, wenn sie mit dem Treten aufhörte, war sie davon so irritiert, dass sie die Balance wieder verlor und stehenbleiben musste. Schließlich entdeckte sie ihre eigene Strategie, um die ‚richtige‘ Anfahrt und auch das Beibehalten der Geschwindigkeit lernen zu können. Sie nutzte dazu eine benachbarte Wiese, auf der sie zum einen mehr Widerstand beim Anfahren mit beiden Füßen auf den Pedalen spürte und zum anderen das Fahrrad dadurch daran gehindert wurde, allzu schnell ohne Treten der FahrerIn weiterzufahren.

Dass ihr das Lernen des Anfahrens mit beiden Füßen auf den Pedalen mit mehr Widerstand besser gelang, kann als Indiz dafür gesehen werden, dass die körperlich ‚richtigen‘ Bewegungsabläufe umso besser erlernt werden können, je spürbarer sie sind. Die Wahl der Wiese ermöglichte ihr ein unmittelbar körperliches Erfahren, wie ihr Krafteinsatz das ‚Verhalten des Fahrrads‘ beeinflusst. Indem sie die neuen Bewegungsabläufe in ‚ihrem Tempo‘ lernen konnte, gewann sie zunehmend Sicherheit darin, das ‚Verhalten des Fahrrads‘ kontrollieren zu können und gleichzeitig das Vertrauen, sich ab einer gewissen Geschwindigkeit vom Fahrrad auch ein Stück weit ‚führen‘ zu lassen. So konnte sie letztlich auch die Vorstellung aufgeben, dass das Beibehalten einer gewissen Geschwindigkeit ausschließlich durch ihre eigene Körperkraft bewerkstelligt wird, und die Balance zwischen ‚führen‘ und ‚geführt werden‘ halten.

Das Wissen um das Ausbalancieren während der Geschwindigkeitsregulierung war auch Voraussetzung für das Üben des nächsten Tanzschrittes, nämlich die Richtung der gemeinsamen Fahrt kontrolliert zu steuern. Während des Kurses wurde dabei deutlich, dass das Antreiben, Lenken und Bremsen am mittlerweile vertrauten und ebenen Übungsplatz, wo wir kaum gestört wurden, zwar relativ schnell erlernt wurden, aber deren Koordination nicht immer funktionierte, sobald wir das ‚sichere Gelände‘ verließen und mit neuen Herausforderungen konfrontiert waren. So mussten wir beispielsweise bei einem unserer ersten Ausflüge von einem breiten Hauptweg nach rechts abbiegend auf eine Brücke hinauf, und auf der anderen Seite wieder hinunter fahren und kurz danach links abbiegen. Der Versuch, ‚die Kurve zu kriegen‘ und dabei entweder mit mehr

Kraft in die Pedale zu treten oder zu bremsen, brachte die KursteilnehmerInnen aus dem Gleichgewicht, sodass sie an diesen Stellen absteigen mussten. Dass Claudia auch beim Bergabfahren absteigen musste, war für sie selbst verwunderlich: *„Das gibt’s ja nicht, ich kann lenken, und ich kann bremsen, aber beides gleichzeitig funktioniert irgendwie nicht“*. Die Bewegungsabläufe zur Geschwindigkeitsregulierung und Richtungssteuerung konnten solange gut miteinander und mit dem Herstellen von Gleichgewicht koordiniert werden, solange Antrieb und Lenkung keine spezielle Aufmerksamkeit forderten. Sobald die Beine beim Bergauf fahren mehr Kraft bzw. während des Lenkens zusätzlich ‚Fingerspitzengefühl‘ für das Bremsen eingesetzt werden musste, wurden die von den AnfängerInnen noch nicht verinnerlichten Bewegungsabläufe irritiert, und umso schwieriger wurde es auch aufgrund der damit einhergehenden Gewichtsverlagerungen die Balance zu halten.

Im Laufe unseres ‚Tanzkurses‘ lernten wir auch, die fahrrad-körperliche Bewegung, die sinnliche Wahrnehmung der Umgebung und unsere Handlungsabsichten aufeinander abzustimmen. Dies kann anhand einer Übung veranschaulicht werden, bei der wir aufgefordert wurden, ein Konzept zu entwickeln, wohin wir fahren wollten, den Blick darauf zu richten und letztlich das Ziel auch zu erreichen, während wir gleichzeitig den Kreisbewegungen des Rades folgen sollten. Die erlernte Koordination der Bewegungsabläufe im Umgang mit dem Fahrrad war eine notwendige Voraussetzung dafür, da wir sonst viel zu sehr mit dem Fahrrad beschäftigt gewesen wären, um uns mit der Umgebung und unserem Agieren darin auseinandersetzen zu können. Eine ganz wesentliche Aufgabe, die bei dieser Übung zum Ausdruck kam, war, als Fahrrad-FahrerInnen denken und handeln zu lernen: D.h. eigene Ziele fahrrad-körperlich zu erreichen und dabei die fahrrad-körperliche Bewegung, die zum Erreichen des Ziels notwendig ist, auf die sinnlich wahrgenommene Umgebung abzustimmen. Erst dadurch konnten wir mit der Umgebung als Fahrrad-FahrerInnen in Beziehung treten und den ‚Willen des Fahrrads‘ und ‚unseren Willen‘ entsprechend unserer Handlungsziele und unter Berücksichtigung der Umgebung durchsetzen.

#### **4.3.4 „Mehr Schwung, bitte!“**

Nachdem wir die Grundschriffe des ‚Tanzes mit dem Fahrrad‘ gelernt hatten und die Frage um die Führung ausreichend ‚ausverhandelt‘ hatten, waren wir bereit, der Aufforderung des Kursleiters, es *doch bitte mit mehr Schwung zu probieren*, nachzukommen. Schwung ist gekennzeichnet durch eine „kraftvolle, rasche [bogenförmige] Bewegung“ (Duden 2001: 750), und schwungvolles Fahrradfahren kann daher erst ab einer gewissen Geschwindigkeit erreicht werden. Es charakterisiert im Grunde das gekonnte Zusammenspiel von effizienter Geschwindigkeitsregu-

lierung und kontrollierter Richtungssteuerung, ohne dabei das Gleichgewicht zwischen unterschiedlichen Anforderungen des Fahrrads und der Umgebung zu verlieren. Für ein schwingvolles Fahrradfahren ist es vor allem essenziell, die physikalischen Kräfte, die beim Kurvenfahren auf den ‚Fahrrad-Körper‘ einwirken, geschickt nutzen zu lernen.

Voraussetzung dafür, uns auf ein schwingvolles Kurvenfahren einlassen zu können, waren eine bereits erworbene Grundsicherheit im Umgang mit dem Fahrrad und ein Gefühl für den *Hoheitsbereich des Fahrrads* – für den Raum, den das Fahrrad aufgrund seines frei beweglichen Vorderades zumindest für sich beansprucht –, das wir anhand verschiedener Übungen entwickelt hatten. Um die physikalischen Gesetze, wie ich sie im Rahmen der Artefaktanalyse beschrieben habe, optimal für ein schwingvolles Kurvenfahren nutzen zu können, lernten wir zunächst unserem Impuls, vor dem Kurvenfahren zu bremsen, nicht nachzugeben, durch ein Lenken in die entgegengesetzte Richtung unsere Geradeausfahrt aus dem Gleichgewicht zu bringen, um uns dann durch Lenken in die gewünschte Richtung, mit der ‚richtigen‘ Stellung der Beine und unter Gewichtsverlagerung des gesamten Körpers in weitem Bogen in die Kurve ziehen zu lassen und den Schwung für die Weiterfahrt auszunutzen. Erst nach zahlreichen und teilweise von leichten Stürzen begleiteten Versuchen lernten wir, auch in Schräglagen nicht die Kontrolle über das Fahrrad zu verlieren, wie wir uns dabei aber gleichzeitig auch vom Fahrrad führen lassen mussten, und um wie viel mehr Raum wir für einen ‚schwingvollen Tanz mit dem Fahrrad‘ benötigten. Schwingvolles Fahrradfahren fordert also Tempo und Raum und entfaltet je nach Fertigkeiten der FahrerInnen seinen spezifischen raum-zeitlichen Rhythmus.

Unsere nächste Aufgabe bestand darin, unseren nun schon recht schwingvollen Tanz mit dem Fahrrad auch in der Öffentlichkeit und in der Begegnung mit anderen Menschen aufzuführen.

#### **4.3.5 Am ‚Tanzparkett‘**

Unseren ersten längeren Ausflug unternahmen wir in den nahegelegenen Donaupark, wo uns erstmals andere FahrradfahrerInnen, FußgängerInnen, spielende Kinder und überraschenderweise auch Autos entgegenkamen. Da ich bei diesem Ausflug die meiste Zeit neben oder hinter Claudia fuhr, fiel mir auf, dass sie relativ oft stehenblieb, was mich verwunderte, da für mich zunächst keine Gründe dafür ersichtlich waren. Als ich sie schließlich danach fragte, meinte sie, *dass da ja Fußgänger kommen, die sie nicht niederführen möchte*. Das war für mich insofern eine aufschlussreiche Antwort, da mir – als langjähriger Fahrradfahrerin – die noch sehr weit entfernten Fußgänger gar nicht aufgefallen waren und zudem der Weg so breit war, dass zumindest aus meiner Sicht kaum ein Zusammenstoß möglich gewesen wäre. Anhand Claudias ‚fahr-

rad-körperlichen Verhaltens‘ wurde für mich deutlich, dass auch das Einschätzen raum-zeitlicher Distanzen in Bewegung mit dem Fahrrad neu gelernt werden musste. Das Einschätzen von räumlichen Entfernungen und insbesondere von Bewegungen Anderer aus der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung heraus war also keine Selbstverständlichkeit, sondern konnte erst anhand von ‚Begegnungen in Bewegung‘ entwickelt werden. Erst durch das Entwickeln eines neuen raum-zeitlichen Orientierungswissens konnten wir schließlich unsere fahrrad-körperliche Bewegung auf die Bewegungen Anderer abstimmen und unseren raum-zeitlichen Rhythmus in die uns umgebenden Rhythmen ‚einweben‘.

Was ich während meiner Teilnahme an diesem Fahrradkurs über das praktische Verständnis eines ‚Balancierens zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ – als ein fahrrad-körperliches Wissen aufgrund der Wechselwirkungen zwischen der Beschaffenheit des Fahrrads und den Bewegungen der FahrerInnen – gelernt habe, werde ich im folgenden Unterkapitel zusammenfassen.

#### **4.4 Charakterisierung fahrrad-körperlichen Wissens**

Anhand der Artefaktanalyse konnte zunächst herausgearbeitet werden, auf welche Weise die drei herausgestellten ‚Zielvorgaben des Fahrrads‘ Geschwindigkeitsregulierung, Richtungssteuerung und Herstellen von Gleichgewicht miteinander und mit körperlichen Bewegungen in Verbindung stehen. Zunächst ist der Geschwindigkeitsregulierung und der Richtungssteuerung gemeinsam, dass sie es erfordern, eine Verbindung an Pedalen bzw. Lenkergriffen einzugehen und deren kreisförmige Bewegungen mitzumachen, die erst durch die Reibung der Räder in lineare Vorwärts- bzw. Seitwärtsbewegungen umgewandelt werden. Während bei der Geschwindigkeitsregulierung dabei in erster Linie ein effizienter Krafteinsatz ermöglicht wird, und insbesondere kinästhetische Empfindungen als Informationen zu ihrer Regulierung dienen, steht bei der Richtungssteuerung die Kontrolle der Fahrtrichtung im Vordergrund, die viel ‚*Fingerspitzengefühl*‘ und unter zunehmender Berücksichtigung der Umgebung auch ein ‚*Fahren mit allen Sinnen*‘ erfordert. Aus der spezifischen Verbindung mit dem Fahrrad an den Kontaktflächen Pedale, Lenkergriffe und Sattel resultiert auch eine bestimmte Position oder Haltung, aus der neben der Regulierung von Geschwindigkeit und der Steuerung der Richtung auch das Gleichgewicht immer wieder auf’s Neue hergestellt werden muss. Zudem konnte aus der Artefaktanalyse bereits abgeleitet werden, dass es für das ‚*Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung*‘ essenziell ist zu wissen, wann man während der Ge-

schwindigkeitsregulierung und der Richtungssteuerung welche *„Bewegungen des Fahrrads mitmachen“* und wann man welche *„Bewegungen des Fahrrads ausgleichen“* muss.

Während meiner Teilnahme an einem Fahrradkurs, in dem wir das *„Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung“* von Grund auf lernten, gewann ich Einblicke in die Aneignungs- und Verinnerlichungsprozesse von Fähigkeiten, die dazu notwendig sind. Diese zu entwickelnden Fähigkeiten stellten sich den AnfängerInnen als Aufgaben, die sie zum Erreichen ihres Ziels, *„mit dem Fahrrad tanzen zu können“*, lösen mussten. Mit dem Lösen von Aufgaben, und damit mit dem Erlernen von Fähigkeiten, wurden anhand verschiedener Übungen mit dem Fahrrad schrittweise Sub-Ziele erreicht.

#### **4.4.1 Zusammenspiel des *„Verhaltens des Fahrrads“* und eigener Bewegungsabläufe**

Das Wissen um die Beschaffenheit des Fahrrads und um das Zusammenspiel zwischen dem *„Verhalten des Fahrrads“* und den eigenen körperlichen Bewegungen sind jene zwei Sub-Ziele, denen wir uns während unserer ersten Stunden zum *„Kennenlernen“*, zum *„Einnehmen der richtigen Haltung“* und zur Abklärung der *„Frage nach der Führung“* näherten. Dabei wurde zunächst deutlich, dass die Beschaffenheit des Fahrrads auch zentraler Ausgangspunkt des Erlernens des Fahrradfahrens war. Die neuen körperlichen Bewegungsabläufe wurden in unmittelbarer körperlicher Abstimmung auf das Fahrrad in erster Linie durch kinästhetische Erfahrungen erlernt, wozu kein theoretisches Vorwissen, keine formalen Regeln und kaum Instruktionen notwendig waren.

Für das Erlernen des Fahrradfahrens ist charakteristisch, dass die Verbindung von Fahrrad und FahrerIn durch das Einnehmen einer dem Fahrrad entsprechenden *„Haltung“* gebildet wird, wozu es notwendig ist, den Boden unter den Füßen und damit den gewohnten *„sicheren Standpunkt“* zu verlassen und sich langsam an ein Fortkommen ohne stabile Ausgangslage zu gewöhnen. Gerade dadurch, dass es das Fahrrad erfordert, dass die Füße den Boden verlassen, kommt es zu einer *„symbiotischen“* Verbindung zwischen Fahrrad und Körper, in der der *„Verzicht auf festen Halt“* und das *„Spiel um die Kontrolle des Gleichgewichts“* spezifische Merkmale sind (Alkemeyer 2004: 62f). Das Bewahren der Haltung gelingt nur durch eine stetige Veränderung der Haltung, durch eine stetige Gewichtsverlagerung verbunden mit Bewegungen des Ein- und Gegenlenkens, um den niemals fixen Schwerpunkt immer wieder neu zu setzen. Die Position als Fahrrad-FahrerIn muss kontinuierlich in und durch Bewegung mit dem Fahrrad ausverhandelt werden und kann nur durch permanente Neu-Positionierung vertreten werden. Durch die Art und Weise des Umgangs mit der Schwerkraft bekommt das Fahrradfahren seinen tänzerischen Charakter. Auch



TänzerInnen folgen in ihrer Bewegungsführung der Schwerkraft (Berger und Schmidt 2009: 75), indem sie „ihren Körperschwerpunkt aus der Körpermitte verschieben“ (ebd.: 65) und sich ihnen damit die Aufgabe stellt, den „Verlust der Körperachse [...] abzufangen, in die gewünschte Richtung umzuleiten“ und dabei in „mühelose[r] Beschleunigung“ (ebd.) fließend in die nächste Bewegung überzugehen. Dadurch „[...] verwirklichen [sie] einen Gestus der Leichtigkeit und eine ‚Ästhetik des Anti-Graven‘“ (Alkemeyer 2004: 63), was auch ein schwungvolles Fahrradfahren kennzeichnet.

Für das Gelingen des tänzerischen Spiels mit der Schwerkraft und damit schwungvollen Fahrradfahrens müssen auch die verschiedenen Bewegungsabläufe zur Geschwindigkeitsregulierung und Richtungssteuerung entsprechend koordiniert werden. Wie ich es anhand meiner Teilnahme am Fahrradkurs beobachten konnte, stellt die Integration neuer Bewegungen, die zunächst einzeln geübt werden, in die Gesamtheit der Bewegungsabläufe, die zum ‚*Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung*‘ notwendig sind, eine besondere Herausforderung dar, und ihr Gelingen geht schließlich mit einer „veritable[n] Neuformierung der Bewegungskoordination“ (Wacquant 2003: 72) einher. Das Meistern der Gesamtheit der Bewegungsabläufe ist auch deshalb nicht selbstverständlich, weil sie oft im Gegensatz zu den vom Alltag gewohnten Gesten und Bewegungen des festen Stands, des Gehens, Sitzens oder Liegens stehen (Alkemeyer 2004: 63; Downey 2010: 22f). Das Lernen des Fahrradfahrens geht so mit einer „physischen Umerziehung“ (Wacquant 2003: 72) einher, mit der sich auch Gefühle und Vorstellungen verändern (ebd.: 98).

Während des Erlernens des Fahrradfahrens wurde deutlich, wie AnfängerInnen aufgrund ihrer instabilen Ausgangslage mit dem Fahrrad zunächst gegen ihr ‚schwankendes‘ Gefühl von Unsicherheit ankämpfen mussten. In der Bewegung mit dem Fahrrad bildete sich schließlich ein ‚*Verständnis von Stabilität als ein kontinuierliches Ausgleichen von Instabilität*‘. Mit dem Bewusstsein, Instabilität kontinuierlich ausgleichen zu müssen, entwickelte sich die Fähigkeit, ‚*den Standpunkt in kontinuierlicher Bewegung immer wieder neu auszuloten*‘ und damit auch die Fähigkeit, flexibel darauf reagieren zu können, wann man die Bewegungen des Fahrrads mitmachen – und sich von ihm ‚tragen‘ lassen – muss, und wann man die Führung übernehmen und ihnen entgegensteuern muss. Darin liegt auch ein wesentlicher Aspekt des Umgangs mit Unsicherheit, der ein fahrrad-körperliches Wissen charakterisiert und anhand Claudias Erfahrung während des AnfängerInnenkurses verdeutlicht werden kann.

Das Lernen des Fahrradfahrens war bei ihr zunächst mit einem ‚*Gefühl von Unsicherheit*‘ verbunden, und mit ihrer Teilnahme am Fahrradkurs wollte sie auch ihre Ängste in Bezug auf das Fahrradfahren überwinden. Das gelang ihr mit einer zunehmenden ‚*Freude*‘ daran, *jetzt endlich einmal etwas körperlich lernen zu können*. Wie ich es anhand Claudias geglückten Versuches, sich auf der Wiese das Anfahren selbst beizubringen, veranschaulicht habe, lernte sie dabei nicht nur die richtigen Bewegungsabläufe, sondern auch, wie sie ihre Sicherheit im Umgang mit dem Fahrrad ‚*eigenmächtig*‘ ‚in die Hand nehmen‘ kann. Mit der Teilnahme am Fahrradkurs erwarb sie mit den anderen TeilnehmerInnen ein fahrrad-körperliches Wissen, das zusammengefasst von einem ‚*kontinuierlichem Ausgleichen von Instabilität*‘, einem Bewusstsein, ‚*auf widersprüchliche Anforderungen flexibel reagieren*‘ zu müssen und dadurch gleichzeitig ‚*unsichere* ‚*Schräglagen*‘ *eigenmächtig bewältigen*‘ zu können, gekennzeichnet ist. Neben einem Wissen um das Zusammenspiel des ‚Verhaltens des Fahrrads‘ und eigener Bewegungsabläufe mussten die AnfängerInnen als nächstes Sub-Ziel auch lernen, Handlungsziele in der Bewegung mit dem Fahrrad bewusst anzusteuern.

#### **4.4.2 Fahrrad-körperliches Erreichen von Handlungszielen**

Wie ich es beispielhaft anhand der Übung veranschaulicht habe, bei der wir uns zunächst einen Plan überlegen sollten, auf welchem Weg wir ein von uns gewähltes Ziel in der näheren Umgebung erreichen könnten, um es dann unter Nutzung unserer fahrrad-körperlichen Kreisbewegungen zu realisieren, lernten wir nicht nur die körperliche Bewegung, sondern auch mentale Konzepte sowohl mit der Beschaffenheit des Fahrrads als auch mit der materiellen Umgebung in Einklang zu bringen. Indem wir lernten, unsere eigenen Handlungsziele aus unserer neuen Haltung heraus zu realisieren, veränderten sich gleichzeitig unsere Vorstellungen darüber, wie wir unsere Handlungsziele als Fahrrad-FahrerInnen erreichen könnten und die Art und Weise, wie wir fahrrad-körperlich unsere Umgebung wahrnahmen. Dabei wurden unsere mentalen und körperlichen Fähigkeiten gleichzeitig ‚neu geschult‘, und in und durch die Bewegung mit dem Fahrrad veränderte sich so auch unser ‚Blick auf die Welt‘. Auf diese Weise ging das Erlernen des ‚Balancierens zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ nicht nur mit einer körperlichen, sondern auch mit einer mentalen neuen ‚Haltung gegenüber der (Um-)Welt‘ einher. Das Lernen neuer Bewegungen verändert mit der Physiologie auch die Wahrnehmung und das Verhalten der Lernenden (Downey 2010: 22), da mit der „Neuformierung der Bewegungskoordination“ (Wacquant 2003: 72) auch eine „progressive Neuorganisation der perzeptiven Gewohnheiten und Fähigkeiten“ (ebd.: 90) einhergeht. Dadurch formt sich ein neues Selbstverständnis, der Welt (als Fahrrad-FahrerIn) zu begegnen (Downey

2005: 32; 36), und indem so gleichzeitig das Verhältnis zu sich selbst als auch zur Welt verändert wird, kommt es zu einer Neuorientierung in der Umgebung, in der man sich bewegt (Alkemeyer 2004: 64f).

#### **4.4.3 Abstimmung der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung auf die Bewegungen**

##### **Anderer**

Durch die Schulung der motorischen und perzeptiven Fähigkeiten und eine damit verbundene Neuorientierung in der Umgebung lernten wir schließlich auch, anderen sich bewegenden Menschen oder Dingen aus der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung heraus zu begegnen und damit ein weiteres Sub-Ziel erreichen. Wie ich es anhand Claudias erster Begegnungen mit ihr entgegenkommenden FußgängerInnen veranschaulicht habe, ist es nicht selbstverständlich, dass die Fähigkeit, die eigene fahrrad-körperliche Bewegung – die eigene Geschwindigkeit und den an sie gekoppelten Raumanspruch – richtig einschätzen zu können, auch im Umgang mit Bewegungen Anderer eingesetzt werden kann. Bewegungen Anderer in Relation zur eigenen Bewegung richtig beurteilen und die eigene Bewegung entsprechend darauf abzustimmen, kann nur durch praktische Erfahrungen in und durch ‚Begegnungen in Bewegung‘ gelernt werden. Dadurch kann schließlich eine fahrrad-körperliche Bewegungssensibilität entwickelt werden, die es ermöglicht, sich nicht nur an der materiellen Umgebung, sondern auch an den Bewegungen Anderer (neu) zu orientieren (Wacquant 2003: 101).

Durch die Artefaktanalyse und meine Teilnahme am AnfängerInnenkurs hat sich mir ein fahrrad-körperliches Wissen als eine praktische Wissens- und Könnensform erschlossen, die im Rahmen von unmittelbar körperlichen Aneignungsprozessen und durch das Zusammenspiel der Materialität des Fahrrads und körperlicher Bewegungen entwickelt wurde. Da die Rolle unmittelbar körperlicher Aneignungsprozesse und des direkten Zusammenspiels von Artefakten und körperlichen Bewegungen weder mit Bourdieus Konzeption eines praktischen Sinns noch mit Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses beleuchtet werden kann, werde ich zur theoretischen Klärung eines fahrrad-körperlichen Wissens zusätzlich AutorInnen heranziehen, die ihre Konzeptionen um diese zwei Aspekte erweitern.

#### **4.5 Theoretische (Neu-)Verortung fahrrad-körperlichen Wissens**

Obwohl Bourdieu mit der Bestimmung eines praktischen Sinns als Ensemble von Denk-, Wahrnehmungs- und Handlungsschemata einen wesentlichen Grundgedanken praxeologischer Forschungen formuliert (Schäfer 2013: 74), impliziert sein Konzept, dass Menschen innerhalb eines

abgegrenzten sozialen Feldes aufgrund ihres praktischen Sinns mit Situationen relativ einheitlich und unflexibel umgehen (ebd.: 118). Unter anderem als Kritik darauf, dass Bourdieus praktischer Sinn als ein unbewusstes inkorporiertes Wissen Handlungen in gewisser Weise vorprogrammiert, formuliert Schatzki seine Konzeption eines praktischen Verständnisses, wie ich es in Kapitel zwei dargelegt habe. Darin kommt die Körperlichkeit von Praktiken in einem „praktischen Verstehen“ zum Ausdruck, das in untrennbarer Wechselwirkung mit expliziten Regeln und einer teleoaffektiven Struktur steht. Dabei umfasst ein „praktisches Verstehen“ ein Wissen über das spezifische Gefüge von körperlichen „doings“, die zur Durchführung einer Handlung notwendig sind und davon, wie diese „doings“ schließlich körperlich umgesetzt werden können. Dieses Wissen beschreibt er als Fähigkeiten („abilities“), die von einer teleoaffektiven Struktur geformt werden. Die teleoaffektive Struktur beinhaltet Gefühle und Vorstellungen, die durch Anweisungen, Sanktionen und explizite Regeln entwickelt werden, und durch die letztlich auch „doings“ – körperliche Bewegungen – auf bestimmte ‚Zielvorstellungen‘ ausgerichtet werden (Schatzki 2001b: 50f). Obwohl das Entwickeln von Vorstellungen und Fähigkeiten bei Schatzki Hand in Hand gehen, erhalten Vorstellungen – und damit mentale Aspekte – insofern eine übergeordnete Rolle, als sie ausschlaggebend dafür sind, welche Fähigkeiten entwickelt werden. Damit wird mit Schatzki verständlich, dass aus einer bestimmten (mental)en Haltung gegenüber der Welt Vorstellungen (wie Stabilität als permanentes Ausgleichen von Instabilität) gemeinsam mit Fähigkeiten (wie einem Wissen über das richtige Zusammenspiel der Tret- und Lenkbewegungen, über das kontinuierliche Neuausloten des eigenen Standpunkts durch Gewichtsverlagerung oder darüber, instabile Schräglagen eigenmächtig bewältigen zu können) verinnerlicht werden, um bestimmte Handlungsziele erreichen zu können. Wie durch körperliche „doings“ und kinästhetischen Erfahrungen selbst bestimmte Vorstellungen hervorgebracht werden und welche Haltungen gegenüber der Welt unmittelbar aus der Bewegung heraus resultieren, bleibt in Schatzkis Konzeption aber unterbelichtet.

Wie die Rolle von körperlicher Bewegung und ihren senso-motorischen Aspekten bleibt auch die Rolle von Artefakten für die Entwicklung von mentalen und körperlichen Fähigkeiten ungeklärt. Schatzki (ebd.: 43f) geht darauf ein, wie Artefakte im Rahmen von Handlungen miteinander zu einem Arrangement verbunden werden und erst so ihre handlungsabhängigen Bedeutungen erhalten. Die Aktivitäten werden mittels der von der teleoaffektiven Struktur bestimmten Fähigkeiten durchgeführt, weshalb Artefakte ihre Bedeutung letztlich durch mentale Vorstellungen erhalten. Fähigkeiten sind somit eine Voraussetzung und bestimmend für den Umgang mit Artefakten. Welche Bedeutung Artefakten durch den unmittelbaren körperlichen Umgang mit ihnen

für das Entwickeln bestimmter körperlich-mentaler Fähigkeiten zukommt, wird aber nicht behandelt.

Da die Entwicklung eines fahrrad-körperlichen Wissens und damit einhergehender Fähigkeiten, Vorstellungen und Haltungen gegenüber der Welt unmittelbar durch die kinästhetischen Erfahrungen der neuen Art und Weise, sich in Verbindung mit dem Fahrrad zu bewegen, ohne explizite Regeln oder Sanktionen während des Lernens des Fahrradfahrens besonders deutlich wurde, habe ich zur Charakterisierung des fahrrad-körperlichen Wissens auch auf die Forschungen von Wacquant, Downey sowie Thomas Alkemeyer zurückgegriffen, die unter kritischer Bezugnahme auf Bourdieus Habitus-Konzept<sup>18</sup> bzw. Schatzkis „praktisches Verständnis“ den menschlichen Körper ‚aus Fleisch und Blut‘, die Art und Weise des Lernens körperlicher Bewegungen bzw. das Entwickeln von körperlich-mental Fähigkeiten durch den unmittelbaren Umgang mit Artefakten in den Mittelpunkt ihrer Forschungen stellen. Zusätzlich habe ich Ingolds Konzeption von Fertigkeiten („skills“) zur Klärung meiner Ergebnisse herangezogen.

#### **4.5.1 Lernen neuer Bewegungsabläufe als Umerziehung von Körper und Geist**

Indem Wacquant und Downey anhand ihrer Untersuchungen zum Erlernen des Boxens (vgl. Wacquant 2003) bzw. des afro-brasilianischen Capoeira (vgl. Downey 2005) das Werden eines Habitus als „embodied knowledge“ (Downey 2010: 24) und „sinnliche Logik“ (Wacquant 2003: 12) in den Blick nehmen, zeigen sie, wie Körper und Geist durch das Lernen neuer Bewegungen umgeformt werden. Wesentlich bei Wacquant und Downey ist, dass sich mit ihnen ein aus der Bewegung selbst resultierendes Wissen fassen lässt, weil sie darauf eingehen, wie das Erlernen neuer Bewegungsabläufe mit der Modifizierung des organischen Körpers – der neurologischen Struktur (Downey 2005: 33; vgl. auch Downey 2010) bzw. des Körperschemas und physischer Dispositionen (Wacquant 2003: 99) – einhergeht, die schließlich auch Veränderungen der Wahrnehmung und Erfahrungen der Welt begründen. Denn wenn durch regelmäßiges Üben die neuen Bewegungsabläufe verinnerlicht werden, entsteht ein „*Verständnis des Körpers*“, das Bedingung für das visuelle und mentale Verständnis ist und gleichzeitig darüber hinausgeht“ (Wacquant 2003: 73, Hervorhebung im Original).

Im Rahmen von körperlichen Aneignungsprozessen wird ein Wissen erworben, das gleichzeitig „postures for readiness, reactions that link perception and movement, perceptual skills to glean relevant information in the environment and corporeal states that combine emotion, perception

---

18 Zur unterschiedlichen Rezeption von Bourdieus Habitus-Konzept vgl. Downey (2010; 2014) und Wacquant (2014).

and posture“ (Downey 2005: 206) beinhaltet. Gefühle spielen bei der Entwicklung eines körperlichen Wissens insofern eine Rolle, da es zum Erlernen neuer Bewegungsabläufe oft notwendig ist, gegen Gefühle – etwa von Angst und Unsicherheit – anzukämpfen (Wacquant 2003: 98). Damit entwickeln sich auch neue Einstellungen gegenüber der Welt, wie es Downey (2010: 31f) anhand des „cunnings“ – einer gewissen Raffinesse, Durchtriebenheit und Gewandtheit – als handlungsleitendes Prinzip beschreibt, das ähnlich wie ein Bewusstsein, instabile Schräglagen eigenmächtig bewältigen zu können, im Rahmen des Trainings erworben wird und einen neuen Zugang zur Welt eröffnet. Mit Wacquant (2003: 13) lässt sich schließlich das Erlernen des Fahrradfahrens als „Prozess einer körperlich-sportlichen, perzeptuellen, emotionalen und mentalen Konversion“ charakterisieren, der praktisch während des Lernens neuer Bewegungsabläufe erfolgt und der „die einzelnen Parameter der Existenz des Boxers [resp. der FahrradfahrerInnen] Stück für Stück neu definiert“. Indem Downey und Wacquant darauf eingehen, wie sich mit den körperlichen und perzeptiven Veränderungsprozessen gleichzeitig auch die Wahrnehmung des Selbst und der Welt verändern, kann mit ihnen verdeutlicht werden, wie AnfängerInnen in einer neuen Haltung gegenüber der Welt ein neues Selbst-Verständnis entwickeln, mit ihrer Umgebung als FahrradfahrerInnen in Beziehung zu treten. Wenn Downey und Wacquant das Entstehen eines praktischen Wissens beschreiben, betonen sie dabei, dass unter den Lernenden kein einheitliches Wissen generiert wird, sondern es je nach lokalen Umständen, individuellen Erfahrungen oder körperlichen Konstitutionen variieren kann. Beide konnten anhand ihrer empirischen Ergebnisse auch festhalten, dass das einmal erlernte und verinnerlichte Wissen nicht automatisch zu bestimmten Handlungen führt. Vielmehr lernt der Organismus auf Basis bereits verinnerlichter Bewegungsabläufe kreativ und intelligent mit Situationen umzugehen (Downey 2005: 207; 2010: 32; Wacquant 2003: 99).

Da sie aufgrund der von ihnen untersuchten Sportarten das Erlernen neuer Bewegungsabläufe und so das Entstehen eines praktischen Wissens aber als ein „gestisch, visuell und mimetisch“ (Wacquant 2003: 103) sowie als ein durch unmittelbare körperliche Abstimmung zwischen (zwei menschlichen) TrainingspartnerInnen vermitteltes (Wacquant 2003: 117) Wissen beobachten, können sie zur theoretischen Klärung der Rolle des Fahrrads für Herausbildung eines fahrradkörperlichen Wissens keinen Beitrag leisten.

#### **4.5.2 Zusammenwirken von Artefakt und körperlicher Bewegung als ‚Fahrrad-Körper‘**

Indem Ingold von Praktiken als „form of use, of tools and of the body“ (Ingold 2000: 352; Hervorhebung im Original) ausgeht und praktisches Wissen auch aus einem spezifischen Umgang

mit Dingen resultiert, kann auch die Rolle des Fahrrads bei der Entstehung eines fahrrad-körperlichen Wissens beleuchtet werden. Grundsätzlich beschreibt Ingold praktisches Wissen als Fertigkeiten, die während des Bewerkstellens von alltäglichen Aufgaben durch eine kontinuierliche wechselseitige Abstimmung von Wahrnehmung und Handlung entwickelt werden (Ingold 2000: 5; 195). Das Durchführen von Aufgaben mittels materieller Gegenstände beschreibt er als „tool-use“ (Ingold 2011: 56ff), wobei Werkzeuge materielle Dinge bezeichnen, die erst durch ihren Gebrauch im Rahmen von bestimmten Aktivitäten ihre Bedeutung erhalten. Denn im Umgang mit dem Werkzeug werden die AkteurInnen in körperliche Bewegungen eingebunden, wodurch sie Fertigkeiten als gleichzeitiges Wissen um die eigenen Bewegungsabläufe und die gebrauchsspezifische Bedeutung des Werkzeugs generieren. Da sich körperliche Fertigkeiten und die Bedeutung des Werkzeugs durch regelmäßiges Praktizieren in Relation zueinander prozesshaft entwickeln und daher nicht getrennt voneinander betrachtet werden können (ebd: 56), spricht Ingold (ebd.: 53) auch von einer Synergie von Praktizierenden und Werkzeug.

Technische Fertigkeiten bilden daher ein praktisches Wissen, das durch den unmittelbar körperlichen Umgang mit Dingen erworben wird, indem die Koordination von Wahrnehmung (des Objekts) und körperlichen Bewegungen (im Umgang mit ihm) durch regelmäßiges Üben geschult wird. Diesen Lernprozess bezeichnet Ingold (2000: 352) unter Bezugnahme auf Gibsons „Theory of Affordances“ als „education of attention“. Je mehr geübt und damit die Aufmerksamkeit geschult wird, desto mehr Gefühl wird für das Werkzeug entwickelt und desto feiner können die körperlichen Bewegungen darauf abgestimmt werden, wodurch letztlich immer mehr Geschicklichkeit („dexterity“) im Umgang mit dem Artefakt entwickelt wird (ebd.: 353). Mit zunehmender Geschicklichkeit ergeben sich auch immer mehr Möglichkeiten, den Einsatz des Werkzeugs auf die Umgebung abzustimmen (Ingold 2011: 60). Wie das Fahrrad den Praktizierenden je nach ausgebildeten Fertigkeiten bestimmte Handlungsmöglichkeiten zum Erreichen von Zielen anbietet, bietet auch die Umgebung der Synergie von Fahrrad und FahrerIn – je nach Geschicklichkeit der FahrerInnen – bestimmte Handlungsmöglichkeiten an.

Auch Ingold (2011: 59) betont, dass sich Fertigkeiten nicht als Bewegungsautomatismen in den Körper einschreiben. Für ihn liegt Geschicklichkeit gerade darin, Bewegungen durch eine kontinuierliche Abstimmung von Handlung und Wahrnehmung je nach Situation modifizieren zu können: „[T]he skilled handling of tools is anything but automatic, but is rather rhythmically responsive to ever-changing environmental conditions“ (ebd.: 61). Das heißt, auch unter sich ändernden Umweltbedingungen werden in Bewegung je nach Geschicklichkeit Möglichkeiten zum Lösen von Aufgaben herausgefiltert.

Damit beschreibt Ingold (2011: 58) Fertigkeiten als praktisches Wissen, Affordanzen zum Erreichen von Handlungszielen wahrzunehmen und in körperliche Bewegung zu übersetzen. Affordanzen können als Angebote und Effekte beschrieben werden, die für handelnde Subjekte je nach ihren bereits vorhandenen Fertigkeiten von vorgefundenen Dingen oder Artefakten ausgehen und so zu bestimmten Tätigkeiten auffordern (Schmidt 2012: 63). Für Schmidt ist das Konzept der Affordanzen insofern an praxistheoretische Ansätze anschlussfähig, da es „das Mitwirken von natürlichen oder vorgefundenen Dingen und Artefakten in Praktiken über deren praxisspezifische Gebrauchsgewährleistung (*affordances*) verständlich machen [kann]“ (ebd.: 65f; Hervorhebung im Original). So werden etwa Fahrräder „über ihre ‚organischen‘ Schnittstellen zum Körper – Lenkstangen, Pedale [und Sattel] – in die Praxis einbezogen“ (Alkemeyer und Schmidt 2006: 576) und erhalten ihre Relevanz für Praktiken aufgrund der Affordanzen, die sie den FahrerInnen je nach ihren „Realisierungsdispositionen“ anbieten (ebd.). Eine grundlegende Gemeinsamkeit von praxistheoretischen Ansätzen und dem ökologischen Affordanzkonzept wird von Kristina Brümmer folgendermaßen anschaulich beschrieben:

Ebenso wie materielle Gegebenheiten einer Umwelt (Feld) nur dann zu einer potenziellen Handlungsmöglichkeit für einen Akteur werden, wenn sie bei diesem auf Realisierungsdispositionen in Gestalt eines spezifisch geprägten Habitus [...] treffen, existieren Affordanzen – verstanden als handlungsrelevante Eigenschaften der Umwelt bzw. der in ihr situierten Artefakte – für Akteure nur dann, wenn diese auf Grund einschlägiger praktischer Erfahrungen für diese prädisponiert sind (Brümmer 2009: 41).

Eine Kombination beider Ansätze zur theoretischen Klärung eines fahrrad-körperlichen Wissens ist deshalb sinnvoll, da mit dem ökologischen Affordanzkonzept, das „[...] Bewegungen als ein immer wieder aufs Neue hervorgebrachte Ereignis [begreift]“ (Brümmer 2009: 39), erklärt werden kann, wie sich praktisches Wissen im unmittelbaren Austausch zwischen Akteur und Umwelt sukzessive verändert, und mit praxistheoretischen Ansätzen gleichzeitig berücksichtigt werden kann, wie praktisches Wissen auch im Rahmen sozialer Praktiken und einer sozialen – und daher vorstrukturierten und bereits mit Bedeutungen versehenen – Umwelt generiert wird. Damit wird das Erkennen und Realisieren von Affordanzen im Unterschied zu ökologischen – aber auch zu phänomenologischen – Ansätzen nicht von einem rein subjektiven Erfahrungswissen abhängig gemacht (Alkemeyer 2004: 56f; Brümmer 2009: 40ff).

Wie ich in Kapitel eins dargelegt habe, macht sich auch die Mobilitätsforschung beide Ansätze zunutze, um sowohl die körperliche Bewegung mit einem bestimmten Verkehrsmittel als auch die auf gewisse Weise vorstrukturierten „systems“ oder „rhythms of mobility“ gemeinsam in den Blick nehmen zu können. Ähnlich wie Ingold beschreibt Urry (2007: 50) eine Synergie von



menschlichem Körper und materiellem Verkehrsmittel als „hybride Einheit“, in der körperliche Bewegungen und die Technologie des Verkehrsmittels auf untrennbare Weise miteinander verbunden sind. Die Bewegung als hybride Einheit geht mit einem spezifischen Bewegungswissen einher, das durch die Erweiterung körperlicher Fähigkeiten aufgrund der Technologie des Fahrzeugs geprägt ist (ebd.: 59f). Wenn die Bewegung als hybrider Fahrrad-Körper mit einem Wissen um das effiziente Herstellen einer höheren Geschwindigkeit, um die weiten kreisförmigen Bewegungen während der Richtungssteuerung und um ein Hin- und Herpendeln aufgrund einer kontinuierlichen Gewichtsverlagerung einhergeht, beeinflusst das auch, wie die Umgebung im Hinblick auf Affordanzen – und damit auf Handlungsmöglichkeiten – wahrgenommen wird (ebd.: 59f.; vgl. auch Cox 2015: 19f.; Spinney 2010: 119; Vivanco 2013: 12). Das heißt, die Bewegung als Fahrrad-Körper bildet „a condition and potential for sensing, knowing, and interacting with the world“ (Vannini 2009: 11).

Zur Beantwortung meiner Frage nach der Charakterisierung eines fahrrad-körperlichen Wissens, mit dem Fahrrad-FahrerInnen mit ihrer Umgebung in Beziehung treten, habe ich in diesem Kapitel anhand meiner Ergebnisse und entsprechend theoretischer Bezüge ein praktisches Wissen beschrieben, das durch gleichzeitiges Abstimmen körperlicher Bewegungen auf das Fahrrad und fahrrad-körperlicher Bewegungen auf eine verkehrsfreie Umgebung zum Erreichen bestimmter Lernziele generiert wird. Es ist ein Selbstverständnis, als Fahrrad-Körper zu denken und zu handeln, wie es im Rahmen einer Praktik des Lernens entwickelt wird, für die das Lernen körperlicher und perzeptiver Fähigkeiten durch unmittelbare körperliche Aneignung des Fahrrads ohne explizite Regeln, theoretisches Vorwissen oder Sanktionen in einer für den motorisierten Verkehr explizit nicht vorgesehenen Umgebung kennzeichnend ist. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass diese Art und Weise des Lernens selbst zu einem integralen Bestandteil eines Selbst- und Handlungsverständnisses wird, mit dem FahrradfahrerInnen beginnen, am motorisierten Verkehr teilzunehmen.

#### **4.5.3 Art und Weise des Lernens als Zugangsvoraussetzung zu einer Praxisgemeinschaft**

Das Lernen des „Tanzens mit dem Fahrrad“ zeichnet sich im Unterschied zum Erlernen anderer Formen des Tanzens (oder Kampfsportarten wie Boxen oder Capoeira) dadurch aus, dass es nicht in „Sonderräumen des Sports“ (Alkemeyer und Schmidt 2006: 571) stattfindet. Diese Sonderräume wie beispielsweise Turnhallen bezeichnen Alkemeyer und Schmidt (ebd.: 576) als „Formierungsdispositiv“, in dem die körperlichen Bewegungen und Wahrnehmungen und somit ein praktisches Wissen durch ein institutionell geregeltes und materiell vorstrukturiertes sensori-

ches (Um-)Feld maßgeblich mitgeformt werden. (ebd.: 571; 577; vgl. auch Wacquant 2003: 63; 74). Beim Fahrradfahren spielen „normierte, statische Räume als Orientierungsrahmen“ (Alkemeyer und Schmidt 2006: 572) keine Rolle. Praktisches Wissen wird vielmehr in einer „praktischen Vermittlung von [...] Körper und [...] Rad“ (ebd.) generiert, indem sich das Fahrrad mit dem Körper bewegt und „organisch in den Bewegungsvollzug und das Körperselbstgefühl einbezogen [wird]“ (ebd.). Dadurch ergibt sich für Alkemeyer und Schmidt (ebd.) „das Bild eines Tanzes auf freier Fläche, bei dem Körper und Gerät zu einer Einheit verschmelzen“. In diesem „Tanz auf freier Fläche“ wird ein „mobiler Aktionsraum“ (ebd.) unmittelbar aus der Bewegung in Verbindung mit dem Fahrrad geschaffen. Das heißt, der Orientierungsrahmen ergibt sich aus der Bewegung mit dem Artefakt, indem Bewegung und Wahrnehmung auf das Fahrrad abgestimmt werden. Praktisches Wissen resultiert so in erster Linie aus der „organische[n] Synthese von Akteuren und Artefakten“ (ebd.: 577). Das bezeichnen Alkemeyer und Schmidt (ebd.) als „Implizierungsdispositiv“, das charakteristisch ist für Bewegungsarten, in denen Artefakt und Akteur für sich einen „Status der Unvollständigkeit“ haben und sich erst in der gemeinsamen Bewegung komplettieren (ebd.).

Das Besondere an Praktiken des Fahrradfahrens ist, dass ein in einem Implizierungsdispositiv entwickeltes fahrrad-körperliches Wissen beim Alltagsradeln in der Stadt insofern in ein Formierungsdispositiv übergeführt wird, als ein normierter, institutionell geregelter und durch Verkehrsinfrastrukturen materiell vorstrukturierter Verkehrsraum einen neuen Orientierungsrahmen für den Einsatz fahrrad-körperlichen Wissens vorgibt. Damit stellt sich die für meine Forschung essenzielle Frage danach, welchen Effekt es auf das fahrrad-körperliche Wissen hat, wenn sich AkteurInnen zwischen mehreren Feldern bewegen – d.h. Praktiken des Fahrradfahrens und damit einhergehendes fahrrad-körperliches Wissen in einem anders strukturierten Feld als das Lernfeld ausgeführt werden – und wie Lern- und Verkehrsfeld und damit Praktiken des Lernens mit Praktiken des Alltagsradelns in der Stadt miteinander in Beziehung stehen.

Mit dem Befahren des städtischen Verkehrsraums verändert sich für FahrradfahrerInnen nicht nur der durch Verkehrsinfrastrukturen und in sie eingeschriebene Regeln bestimmte Orientierungsrahmen, sondern sie müssen gleichzeitig auch lernen, diesen Raum mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen in und mit anderen Verkehrsmitteln zu teilen. Dadurch bringen sie sich – und ihr fahrrad-körperliches Wissen – in eine neue Praxisgemeinschaft ein, an der sie lernen müssen fahrrad-körperlich teilzunehmen. Als Praxisgemeinschaft bezeichnen Jean Lave und Etienne Wenger (1991: 98) keine abgegrenzte und eindeutig identifizierbare Gruppe, sondern: „It does imply participation in an activity system about which participants share understandings concer-

ning what they are doing [...]“ (ebd.). Sie (ebd.) gehen davon aus, dass unterschiedliche Mitglieder einer Praxisgemeinschaft (als die auch TeilnehmerInnen des städtischen Straßenverkehrs verstanden werden können) verschiedene Interessen verfolgen und auf unterschiedliche Art und Weise und mit unterschiedlichen Zugängen an Aktivitäten teilnehmen. Um sich in Richtung einer vollen Teilnahme an einer Praxisgemeinschaft bewegen zu können, sind für Lave und Wenger (ebd.: 2; 53) die Möglichkeiten, lernend an Praxisgemeinschaften teilnehmen zu können, essenziell. Die Möglichkeiten der lernenden Teilnahme an Praxisgemeinschaften beschreiben sie (ebd.: 2) als „legitimate peripheral participation“ bzw. als „legitimate participation in communities of practice“ (ebd.: 31). Ob eine legitime Teilnahme und damit die Möglichkeit zu einer vollen Teilnahme unterstützt oder verhindert wird, hängt davon ab, wie Praxisgemeinschaften politisch, ökonomisch, sozial sowie durch Artefakte und Technologien strukturiert sind (ebd.: 84). D.h.: „The social structure [...], its power relations, and its conditions for legitimacy define possibilities for learning (i.e., for legitimate peripheral participation)“ (ebd.: 98). Dabei betonen sie (ebd.: 92), dass das Gewähren eines legitimen Zugangs zu Praxisgemeinschaften wichtiger ist, als die Möglichkeit, etwas theoretisch zu lernen. Die Möglichkeit, auf legitime Weise lernend am städtischen Straßenverkehr teilzunehmen, bleibt FahrradfahrerInnen aber in vielen Städten wie auch in Wien weitgehend verwehrt.

Charakteristisch für das Lernen der Teilnahme am städtischen Verkehr ist, dass ein fahrrad-körperliches Wissen durch den unmittelbaren Umgang mit dem Fahrrad außerhalb der Praxisgemeinschaft und meist lange vor einem theoretischen Wissen um die Straßenverkehrsordnung verinnerlicht wird. Bereits verinnerlichte fahrrad-körperliche Fertigkeiten sind auch Voraussetzung für die Teilnahme am Verkehrserziehungsunterricht in der Volksschulzeit, in dem neben einem theoretischen Wissen zunächst auf Verkehrsübungsplätzen gelernt wird, die fahrrad-körperlichen Bewegungen der Straßenverkehrsordnung unterzuordnen. Wie es Alkemeyer und Schmidt für das Formierungsdispositiv beschreiben, „[sollen] Motorik und sinnliche Wahrnehmung [...] dabei nicht nur auf das Fahrrad, sondern auch auf die anderen Akteure und Artefakte des Netzwerks Straßenverkehr ein- und abgestimmt werden“ (Petersen 2009: 334). Dabei geht es darum, die fahrrad-körperliche Bewegung zu disziplinieren und in „normativ erwünschte Handlungs- und Bewegungsmuster“ (ebd.: 337) überzuführen. So findet auch das Einüben auf den Straßenverkehr abgestimmter Bewegungen zunächst außerhalb der Praxisgemeinschaften – in ‚Sonderräumen der Verkehrserziehung‘ – statt. Aber auch die wenigen beaufsichtigten Ausfahrten im Verkehr eröffnen nur bedingt einen Zugang zur legitimen Teilnahme am Straßenverkehr – und damit Möglichkeiten, sich durch Lernen „in realita“ einer vollen Teilnahme zu nähern –, da

die Praxisgemeinschaft aufgrund ihrer Ausrichtung auf den motorisierten Straßenverkehr FahrradfahrerInnen den Zugang in Folge erschwert.

Mit der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr begeben sich Fahrrad-FahrerInnen daher in ein Spannungsfeld zwischen ihrem fahrrad-körperlichen Wissen und einer auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Verkehrsumgebung, das sich auch durch die unterschiedliche Art und Weise des Lernens des Auto- bzw. Fahrradfahrens und daraus resultierender unterschiedlicher Möglichkeiten der Teilnahme am städtischen Verkehr ergibt. AutofahrerInnen erhalten zunächst ein theoretisches Vorwissen sowohl über ihr Fahrzeug als auch von der (auf sie ausgerichteten) Straßenverkehrsordnung. Erst danach werden sie unter Anweisung und Aufsicht einer Lehrperson bei regelmäßigen Übungsfahrten im Straßenverkehr bereits während des Lernens für die motorisierte Verkehrsumgebung sensibilisiert. Eine anschließende eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr ist erst im Erwachsenenalter<sup>19</sup> möglich und muss durch eine offizielle Zulassung und Registrierung sowohl des Fahrzeugs (in Form eines Zulassungsscheins und einer Nummern-tafel) als auch als Auto-FahrerIn (in Form eines Führerscheins nach erfolgreicher Ablegung einer Prüfung in der Fahrschule) legitimiert werden. Fahrrad-FahrerInnen hingegen begegnen dem motorisierten Straßenverkehr mit einem selbst erlernten fahrrad-körperlichen Wissen, das bereits meist in der Kindheit fernab des motorisierten Straßenverkehrs – der nicht auf die Bewegung mit dem Fahrrad ausgerichtet ist – verinnerlicht wurde. Auch wenn sie (über) eine erste notwendige Anpassung fahrrad-körperlicher Bewegungen an den Straßenverkehr im Rahmen des Verkehrserziehungsunterrichts erfahren haben, müssen und können sie ihre Möglichkeiten der Teilnahme nach Ablegen einer freiwilligen Radfahrprüfung ab dem 10. bzw. ab dem 12. Lebensjahr ohne offizielle Zulassung selbst ausloten. Auf ihren alltäglichen Wegen durch die Stadt teilen sich Fahrrad- und Auto-FahrerInnen also die Straßen und die damit verbundenen Regelungen, haben aber aufgrund ihrer unterschiedlichen Fahrzeuge, der unterschiedlichen Art und Weise des Lernens und eines daraus resultierenden unterschiedlichen Wissens jeweils andere Voraussetzungen, damit umzugehen.

Mit der Beschreibung und theoretischen Neuverortung des fahrrad-körperlichen Wissens, das noch vor der Teilnahme am motorisierten Verkehr generiert wird, ist meine Frage danach, wie Fahrrad-FahrerInnen mit ihrer Umgebung aufgrund der Wechselwirkungen zwischen technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und körperlichen Bewegungen in Beziehung treten, beantwortet. Die Klärung des fahrrad-körperlichen Wissens im Rahmen von Aneignungsprozessen war notwendig, um in den folgenden Kapiteln aufzeigen zu können, wie ein bereits vorhandenes

---

19 Mit dem L17-Führerschein ist die eigenständige Teilnahme ab dem 17. Lebensjahr möglich.

Wissen als Fahrrad-Körper im Umgang mit der Verkehrsumgebung eingesetzt wird, bzw. wie es durch die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr modifiziert wird. Voraussetzung für die Beantwortung meiner Frage nach einem daraus resultierenden praktischen Verständnis von Praktiken des Alltagsradelns in Wien, die mit Praktiken des Lernens verwoben sind, ist ein fahrrad-körperliches Wissen,

1. das durch den unmittelbaren Umgang mit dem Fahrrad entwickelt wird,
2. mit dem sich Fahrrad-FahrerInnen aufgrund ihrer körperlichen Fertigkeiten, ihrer Wahrnehmung und ihrer Haltung gegenüber der Welt auf bestimmte Weise in der Verkehrsumgebung orientieren,
3. das bei den Praktizierenden nicht einheitlich sein muss,
4. das als veränderbarer Prozess verstanden wird und
5. zu keinen einheitlichen und ausschließlich unbewusst abgespeicherten Bewegungsautomatismen führt,
6. sondern vielmehr ein Bewegungswissen darstellt, das zu situationsabhängigen flexiblen Abänderungen und Anpassungen von Bewegungen sowohl im Hinblick auf die materielle Beschaffenheit der Umgebung als auch auf Bewegungen Anderer befähigt.

Es ist ein praktisches Wissen, das zwar bestimmte Handlungsmöglichkeiten eröffnet, das aber individuelle Spielräume zulässt, an sich verändernde Situationen angepasst werden kann und auch beim Befahren eines neuen (Um-)Feldes sinnvoll eingesetzt bzw. verändert werden kann.

Wie dieses Wissen eingesetzt werden kann bzw. welches zusätzliche Wissen generiert wird, ist abhängig von den Möglichkeiten der Teilnahme am Straßenverkehr (Lave und Wenger 1991: 123) und daher auch davon, wie die Verkehrsumgebung aufgrund sozialer, ökonomischer und politischer Beziehungen strukturiert ist (ebd.: 53). Bevor ich im sechsten Kapitel auf das praktische Verständnis, das AlltagsradlerInnen durch die Wechselwirkungen ihrer fahrrad-körperlichen Bewegung und der Verkehrsumgebung entlang ihrer Wege generieren, eingehen werde, gebe ich zunächst einen kurzen Überblick über die Beschaffenheit des Wiener Fahrradverkehrs.

## 5 Fahrradfahren in Wien: Eine kurze Bestandsaufnahme

In diesem Kapitel werde ich zunächst einen kurzen Überblick über die Entwicklung des Wiener Fahrradverkehrs bis zum Jahr 2013 geben.<sup>20</sup> Anschließend werde ich auf das für Wien ausgerufene Radjahr 2013, in dem meine Forschung mit den AlltagsradlerInnen stattfand, eingehen und auf seine Auswirkungen bis zum Jahr 2017 hinweisen.

### 5.1 Entwicklung des Fahrradverkehrs in Wien

Als mit der industriellen Erzeugung des Safety-Bicycle das Fahrrad nicht nur sicherer sondern auch preisgünstiger wurde, setzte gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein weltweiter „Fahrrad-Boom“ ein, mit dem sich auch in Wien das Fahrrad vom Sportgerät zum Alltagsfahrzeug entwickelte (Békési 2005b: 120; 2013: 16).<sup>21</sup> Damit wurden um 1900 von Fahrradklubs erste Forderungen nach einer geeigneten Infrastruktur wie etwa „Fahrrad-Trottoiren“ oder „Fahrradbanketts“ laut, die aber von der Wiener Stadtverwaltung nur marginal „vor allem entlang größerer Straßenzüge wie etwa der neu ausgebauten Gürtelstraße“ (Békési 2005b: 120) umgesetzt wurden. Ähnlich verhielt es sich in den 1920er Jahren, in denen aufgrund einer nächsten deutlichen Verbilligungswelle die Zahl der registrierten Fahrräder zwar sprunghaft anstieg, dieser Trend aber von der Wiener Stadtregierung nicht mitgetragen wurde (ebd.). Die sozialdemokratische Regierung der Zwischenkriegszeit setzte sich durch die Errichtung zahlreicher Gemeindebauten vor allem für den sozialen Wohnbau ein (ebd.: 121) und sorgte durch den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel für Verbindungen zwischen den neuen Wohnsiedlungen und dem innerstädtischen Bereich. Wien entwickelte sich so zu einer „Straßenbahnstadt“ (Békési 2013: 17), in der der Fahrradverkehr trotz abermaliger Forderungen nach eigenen Radwegen oder Vorschlägen, „das Fahrrad als möglichen Zubringer zu den Verkehrslinien“ (Békési 2005b: 120f) in den städtischen Verkehr miteinzubeziehen, seitens der roten Stadtregierung weitgehend ignoriert wurde (ebd.: 121).

Dennoch stieg der Radverkehr in Wien zwischen 1925 und 1934 auf das Zehnfache an, machte aber zu dieser Zeit nur etwa die Hälfte des Radverkehrsanteils im Vergleich zu ähnlich großen Städten im deutschsprachigen Raum – wie Berlin oder Hamburg – aus (Békési 2005b: 121). Dies ist für Sándor Békési (ebd.) „angesichts der restriktiven Radverkehrspolitik nicht weiter überraschend“. So wurde Anfang der 1930er Jahre in der neuen Wiener Straßenverkehrsordnung „wie-

---

20 Für einen vergleichenden Überblick über die Entwicklung des Fahrradverkehrs in anderen europäischen und amerikanischen Städten siehe beispielsweise Oldenziel und de la Bruhère (2011) oder Vivanco (2013: 57ff).

21 Zur Aufnahme des „Safety“ in Wien vgl. Ulreich (2013).

der eine Benutzungspflicht für Radwege eingeführt“, obwohl „[...] in Wien so gut wie keine Radwege vorhanden [waren]“ (Hachleitner 2013a: 86). Aber auch andere Maßnahmen wie ein „Verbot der Nutzung von Nebenfahrbahnen“, das FahrradfahrerInnen dazu zwang, mitten im Verkehr auf der Hauptfahrbahn zu fahren, oder Diskussionen über das Einführen einer Kennzeichnungspflicht und einer Fahrradabgabe erschwerten das Nutzen des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel (ebd.). Mögliche Gründe für die restriktive Fahrradpolitik sieht Bernhard Hachleitner (ebd.: 90) darin, dass „[d]as Rote Wien [...] stark im obrigkeitsstaatlichen Denken der Monarchie verhaftet [war]“ und Fahrradfahren lieber als organisierten und daher kontrollierbaren Sport denn als individuelles Fortbewegungsmittel sah (ebd.: 90f). Nach einer Zeit nationalsozialistischer Modernisierungspolitik, die in ihren Mobilitätsversprechen auf „Volkswagen“ und „Reichsautobahn“ setzte (Müllner 2013: 110), lag der Anteil des Fahrradverkehrs in Wien unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg immerhin noch bei 10–20 % (Hachleitner 2013b: 131). Nach 1945 wurde zunächst auch noch damit begonnen, Fahrradwege entlang der Ausfallstraßen anzulegen (Békési 2005b: 122). Mehr als den Ausbau der Radwege förderte die Wiener Stadtregierung aber weiter vor allem den motorisierten Verkehr (Békési 2009: 35).

In den 1950er Jahren kommt es so für Békési (2005a: 103) zu einer für den Fahrradverkehr fatalen Richtungsentscheidung, da „sich Verkehrspolitik und Stadtplanung von der fußläufigen, Straßenbahn und Rad fahrenden Stadt ab- und der ‚autogerechten‘ Stadt zuwandten“. Dabei gingen der Rückbau der Infrastrukturen für den öffentlichen und jener für den Fahrradverkehr Hand in Hand. Denn mit der „Ablösung des ‚Schienen‘-Paradigmas durch das ‚Straßen‘-Paradigma“ (ebd.: 99) stieg die Anzahl der motorisierten Personenverkehrsmittel immer stärker an (ebd.: 98), denen auch bereits vorhandene Fahrradwege – wie etwa auf dem Gürtel – Platz machen mussten und daher zerstört wurden (Békési 2005b: 122). Damit wurde Mitte der 1950er Jahre, in denen der Anteil des Fahrradverkehrs bereits auf 1 % zurückgegangen war, der Verwendung des Fahrrads – im Unterschied zu anderen Städten im deutschsprachigen Raum, in denen trotz Forcierung des motorisierten Verkehrs ein begleitender Ausbau von Radinfrastruktur nicht ausgeschlossen wurde – jegliche Grundlage entzogen (ebd.). In den 1960er und 1970er Jahren wurde das Fahrradfahren als eine Möglichkeit städtischer Mobilität seitens der Verkehrspolitik nicht einmal mehr in Erwägung gezogen und der Anteil des Fahrradverkehrs so gut wie zum Verschwinden gebracht. Der zunehmenden Raumproblematik, die sich Wien in den 1970er Jahren vor allem im kleinräumigen, dicht bebauten innerstädtischen Bereich durch das massive Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs stellte, versuchte man durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes beizukommen (Hachleitner 2013b: 131f). Gleichzeitig reduzierte sich die auf bereits 23

Kilometer zurückgegangene Netzlänge der Radwege im Jahr 1970 auf elf Kilometer im Jahr 1977 (Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes: website).

Die verkehrspolitische Richtungsentscheidung der 1950er Jahre verdrängte nicht nur das Fahrrad aus dem Wiener Stadtbild, sondern forcierte auch „ein fahrradfeindliches Klima bei Planern und Verkehrsteilnehmern, dessen Folgen man in der Stadt heute noch spürt“ (Békési 2005b: 122). Denn erst ab den 1980er Jahren wurde zaghaft damit begonnen, den Fahrradverkehr nach Jahrzehnten seiner Vernachlässigung erstmals wieder zur Diskussion zu stellen (Békési 2003: 21; Hachleitner 2013b: 132f). Der Impuls dazu kam von Umweltbewegungen, die gegen die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Umwelt und die Lebensqualität in der Stadt demonstrierten. Mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr (ARGUS) im Jahre 1979 entstand nach Langem wieder eine Interessensvertretung für FahrradfahrerInnen, die u.a. auch mit Fahrrad-Demonstrationen auf ihre Anliegen aufmerksam machte (Békési 2003: 26; Schwarz 2013: 140). Daneben entwickelte sich gegen Ende der 1980er Jahre ein Trend zu einem „neuen urbanen technisch-ästhetischen Lifestyle“ (Schwarz 2013: 140), der ebenfalls zur Entwicklung des Wiener Radverkehrs beitrug.

Verkehrspolitisch wurde die Förderung des Radverkehrs erstmals im Verkehrskonzept von 1980 verankert (Békési 2003: 26). Bis 1986 wurde das Radwegnetz aber vor allem in Erholungs- und Stadtrandgebieten auf 168 Kilometer erweitert. Das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel wurde erst 1993 in neuen Leitlinien zum Wiener Verkehrskonzept berücksichtigt, woraufhin 1994 mit der Errichtung eines Hauptwegnetzes begonnen wurde (Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes: website). Obwohl das Wiener Radwegnetz bis 2002 eine Länge von 895 Kilometern erreichte (Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes 2000–2016: website), ist auffallend, dass der Anteil des Radverkehrs in diesem Zeitraum aber nicht anstieg. Er schwankte seit 1993 um die 3 % und lag 2002 bei lediglich 2 % (MA18 2011: 13; Radfahragentur Wien 2012: 6). Erst mit der Erstellung eines Positionspapiers 2002 (vgl. MA18 2002) als Grundlage für den Masterplan Verkehr Wien 2003 (vgl. MA18 2006) sowie mit den ab 2002 umfassend und detailliert durchgeführten Radverkehrserhebungen wurden schließlich Maßnahmen gesetzt, mit denen bis 2010 nicht nur das Radverkehrsnetz von 895 Kilometern auf 1.174 Kilometer erweitert wurde (Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes 2000–2016: website), sondern auch der Anteil des Fahrradverkehrs von 2 % auf 5 % angehoben werden konnte (Radfahragentur Wien 2012: 7).

Die systematische Förderung des Radverkehrs in Wien setzte so erst um die Jahrtausendwende ein und steht u.a. auch in direktem Zusammenhang mit internationalen Klimaschutzvereinbarun-



gen und Bemühungen, im weltweiten Ranking um eine nachhaltige und lebenswerte Stadt möglichst gut abzuschneiden. Damit ging eine fast 100 Jahre andauernde Ära der Vernachlässigung des Wiener Radverkehrs langsam zu Ende und mit Békési (2005b: 120) lässt sich feststellen, dass „[d]ie Tatsache, dass der Radverkehr [...] bis vor kurzem von der öffentlichen Hand kaum bis gar nicht gefördert wurde, [...] eine der unrühmlichen Besonderheiten der Wiener Verkehrsgeschichte und Stadtplanung [ist]“.

Eine 2010 durchgeführte Radverkehrserhebung zeigte, dass die Förderung von öffentlicher Hand durch die im Masterplan Verkehr 2003 festgelegten Maßnahmen – wie die flächige Erschließung des Radverkehrs durch ein „Netzlückenschluss-Programm“, die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten bei Hauptverkehrsstraßen oder das Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr (MA18 2006: 24f) – zu einem Wachstum der RadfahrerInnensumme seit 2002 von 29,4 % führte (MA18 2011: 10). Kennzeichnend für den Wiener Fahrradverkehr im Jahr 2010 ist, dass der Radanteil für alltägliche Wege zur und von der Arbeit besonders deutlich anwuchs (ebd.: 18; 23; 76). Dabei sind es insbesondere erwerbstätige Männer mit hohem Bildungsstand im Alter zwischen 20 und 59 Jahren, die das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel nutzen (ebd.: 19; 29). Markant sind die im Vergleich zu Fahrradstädten langen Wege von durchschnittlich 4,5 km (ebd.: 27) und die Orientierung an den Haupttrouten des Straßennetzes, auch wenn diese nicht mit Verkehrsanlagen für FahrradfahrerInnen ausgestattet sind und einen hohen Kfz-Verkehr aufweisen (ebd.: 42; 79).

Dies skizziert im Groben auch die Situation von 2013, dem Jahr, in dem ich die Forschung mit den AlltagsradlerInnen durchführte. Auch wenn der Fahrradanteil von 2010 bis 2013 von 5 % auf 6,4 % (Mobilitätsagentur Wien 2013a: 9) und das Radwegnetz von 1.174 Kilometern auf 1.246 Kilometer (Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes 2000–2016: website) angewachsen ist, haben sich die dringlichsten Wünsche der RadfahrerInnen nach einem weiteren Ausbau und v.a. nach qualitativen Verbesserungen des Radwegnetzes, nach mehr Sicherheit insbesondere beim Queren von Straßen und Kreuzungen sowie nach einem besseren Verkehrsklima und dabei insbesondere nach mehr Rücksichtnahme seitens der AutofahrerInnen nicht geändert (MA18 2011: 62f; Radagentur Wien 2012: 12f).

## **5.2 Das Radjahr 2013**

Anlässlich der 2013 in Wien stattfindenden internationalen Velo-City-Konferenz wurde das Jahr 2013 in Wien auch zum Fahrradjahr erklärt, in dem man sich dieser Wünsche annahm. „Ziele für das RadJahr 2013 waren: Das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel in Wien noch stär-

ker in Bewusstsein zu rücken, sein Image zu verbessern und einen Impuls für einen weiteren Anstieg des Radverkehrs in den nächsten Jahren zu setzen“ (Mobilitätsagentur Wien 2013b: 5). Dazu wurde zum einen erstmals eine groß angelegte Bewusstseinskampagne durchgeführt, mit der vor allem „die soziale Anerkennung des Verkehrsmittels Fahrrad und der Radfahrenden [...] auch in der breiten Bevölkerung verstärkt werden“ und „[d]as aufgeheizte Verkehrsklima [...] beruhigt werden“ sollte (ebd.: 6). Zum anderen wurde in einer Sitzung des Gemeinderates im Mai 2013 ein Grundsatzbeschluss eingebracht, mit dem die Stadt Wien zur Verbesserung der Situation für RadfahrerInnen insbesondere durch den Ausbau von Infrastrukturen nach definierten Qualitätsstandards aufgefordert wurde (Mobilitätsagentur Wien 2013c: 9). 2013 wurde auch die Radlobby Österreich als Bundesverband aller österreichischen RadverkehrsvertreterInnen gegründet, deren Ziel es ist, „die Rahmenbedingungen für den Alltagsverkehr zu verbessern und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu forcieren“ (Radlobby Österreich 2014: 2). Unter Berücksichtigung der Sicht von RadlerInnen wurde 2014 ein Forderungskatalog mit konkreten Handlungsvorschlägen an die Regierung gestellt. Darin wird die grundlegende Forderung nach einer Rad-Strategie formuliert, in die alle sechs für den Radverkehr zuständigen Ministerien (Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Bildung, Finanzen und Wirtschaft) miteinbezogen werden sollen, und zwölf Maßnahmen zur Umsetzung in den jeweils zuständigen Ministerien angeführt (vgl. ebd.).

Das heißt, zum Zeitpunkt des Beginns meiner Forschung wurden anlässlich des Radjahres 2013 sowohl seitens politischer Institutionen als auch von Fahrradinitiativen vermehrt Maßnahmen zur Förderung eines fahrradfreundlicheren Klimas und den Bedürfnissen von (Alltags-)RadlerInnen entsprechender Verkehrsinfrastrukturen gesetzt, die die Situation für RadfahrerInnen in Wien bis zur Fertigstellung der vorliegenden Arbeit im Jahr 2017 veränderten. Im Jahr 2016 betrug der Anteil des Fahrradverkehrs immerhin bereits 7 % (Mobilitätsagentur Wien 2016: 20) und das Radwegnetz verlängerte sich seit 2013 um 100 Kilometer und ist Ende 2016 somit auf einem Stand von 1.346 Kilometern (Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes 2000–2016: website). Dabei ist zu beachten, dass über 70 % des Radwegnetzes nicht aus für den Fahrradverkehr eigens errichteten Infrastrukturen bestehen, sondern der Radverkehr durch verkehrsberuhigte Bereiche wie Nebenstraßen, entlang eigens ausgewiesener Radrouten, gegen die Einbahn oder entlang von Busspuren – und daher durch den Mischverkehr – geleitet wird. Der Prozentsatz an Radwegen bzw. kombinierten Rad- und Gehwegen beträgt jeweils rund 10 % und die restlichen

Prozent verteilen sich auf Wohnstraßen, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen oder Fußgängerzonen (Stadt Wien: Aufteilung nach Anlagenart: website).<sup>22</sup>

Die wenigen Änderungen an Radfahrinfrastruktur entlang der Routen jener drei AlltagsradlerInnen, mit denen ich die Forschung durchführte, betreffen den Getreidemarkt, der seit September 2017 durchgängig auf einem Radweg befahrbar ist, die Altmannsdorfer Straße und die Wattgasse, auf denen kurze Teilstrecken mit einem Radweg bzw. Fahrradstreifen ausgestattet wurden (Stadt Wien: Bauprogramm: website) sowie die zu einer FußgängerInnen- und Begegnungszone umgebaute Mariahilfer Straße. Da diese baulichen Maßnahmen aber jeweils nur sehr kurze Teilstrecken ihrer Routen betreffen, gehe ich davon aus, dass sie kaum Einfluss auf ihr praktisches Handlungsverständnis haben, das sie entlang ihrer täglichen (langen) Wege generieren. Ebenso wenig haben sich seit der letzten für FahrradfahrerInnen relevanten Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960 – der 25. StVO-Novelle von 2013 – auch die expliziten Regeln verändert. Die Änderungen, die 2013 vorgenommen wurden, sehen lediglich Möglichkeiten vor, Radwege von der grundsätzlich bestehenden Radfahranlagen-Benutzungspflicht auszunehmen und Fahrradstraßen bei Bedarf einzurichten (vgl. StVO-Novelle 2013: website; Radlobby Österreich: website; Vergeiner 2013: 53f). Die von der Radlobby Österreich 2014 eingebrachten Forderungen nach einer Anpassung von Radverkehrsregelungen an die Bedürfnisse von FahrradfahrerInnen<sup>23</sup> wurden bis dato nicht gesetzlich verankert.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass sich Wien erst seit der Jahrtausendwende langsam in Richtung einer fahrradfreundlicheren Stadt bewegt. Obwohl insbesondere im Radjahr 2013 viele Impulse zur Verbesserung der Situation von RadfahrerInnen gesetzt wurden, bewegen sich FahrradfahrerInnen in Wien größtenteils immer noch in einer Verkehrsumgebung, deren Verkehrsinfrastrukturen und -regelungen ab den 1950er Jahren auf den motorisierten Individualverkehr – bzw. ab den 1970er vermehrt auch wieder auf den öffentlichen Verkehr – zugeschnitten wurden. Durch die lange Vernachlässigung des Radverkehrs konnten sich über viele Jahrzehnte (Macht-)Strukturen etablieren und festsetzen, die den Verkehrsdiskurs und damit Fragen danach, „[w]elche Phänomene als Problem wahrgenommen werden und welche nicht? Welche Innovationen überlegt werden und welche nicht?“ (Békési 2009: 34) bestimmten. Wie ich es im ersten Kapitel anhand vorherrschender „systems“ und „rhythms of mobility“ beschrieben habe, spiegeln sich auch in Wien in der Beschaffenheit der Verkehrsumgebung ein dominanter Diskurs

---

<sup>22</sup> Zu den verschiedenen Anlagearten siehe Stadt Wien: Anlagearten: website; Vergeiner (2013: 53ff).

<sup>23</sup> Diese betreffen insbesondere die Abschaffung von diskriminierenden Sonder-Nachrangregeln beim Verlassen einer Fahrradanlage, Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende, Regelungen des Seitenabstandes beim Vorbeifahren oder die Überarbeitung der Radverkehrsanlagenrichtlinien (Radlobby Wien 2014: 3).

und damit bestimmte Machtverhältnisse wider, die „*normativ* in den Straßenverkehrsordnungen, *physisch* durch die bauliche Gestaltung der Straße und *exekutiv* durch die Verkehrsüberwachung“ (ebd., Hervorhebungen im Original) festgeschrieben wurden. Sie spiegeln sich aber auch in selbstverständlich gewordenen Werthaltungen gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten wider, die die Art und Weise des Umgangs mit der Verkehrsumgebung – und so auch ihre Beschaffenheit – ebenso beeinflussen (Békési 2003: 26; 2009: 34).

Wenn sich die Beschaffenheit der Verkehrsumgebung zugunsten des Fahrradverkehrs in den letzten Jahren verbessert hat, ist dies das Ergebnis eines gesellschaftlichen Ausverhandlungsprozesses (Békési 2009: 34), der noch lange nicht abgeschlossen ist. Dazu tragen AlltagsradlerInnen durch ihren spezifischen Gebrauch des Verkehrsraums und Forderungen, die sie an seine Gestaltung stellen, bei. Dabei verhält es sich mit der Beschaffenheit des Verkehrsraums aus praxeologischer Perspektive ähnlich wie mit der Beschaffenheit des Fahrrads. Denn wie sie sich für die einzelnen RadlerInnen darstellt, ist abhängig von ihren jeweiligen Fertigkeiten, Zielen, Vorstellungen und Gefühlen sowie den von ihnen gewählten Routen, die sich zudem Tag für Tag und je nach Uhr- oder Jahreszeit anders gestalten. Im folgenden Kapitel werde ich zeigen, welches praktische Handlungsverständnis bei jenen drei AlltagsradlerInnen, mit denen ich die Forschung durchführte, aus diesen unterschiedlichen Faktoren resultieren.

## **6 Praktisches Verständnis des Alltagsradelns in Wien**

In diesem Kapitel werde ich der Frage nachgehen, wie das in Kapitel vier beschriebene fahrradkörperliche Wissen und Können im Umgang mit welchen Infrastrukturen, Regeln, materiellen Dingen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen eingesetzt wird und wie sich letztlich das praktische (Handlungs-)Verständnis beschreiben lässt, mit dem sich AlltagsradlerInnen entlang ihrer täglichen Wege im städtischen Verkehr bewegen.

Voraussetzung für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr war bei Richard, Christine und Laurin, wie ich die drei AlltagsradlerInnen nenne, dass sie das Fahrradfahren bereits vor Beginn ihrer Schulzeit gelernt hatten. Ich ging bei meinen weiteren Betrachtungen daher davon aus, dass sie die während des Lernens zu erreichenden (Sub-)Ziele und Aufgaben bereits als selbstverständlich gewordene Fähigkeiten verinnerlicht hatten. Um herauszufinden, wie diese Fähigkeiten entlang der täglichen Wege eingesetzt bzw. erweitert werden, im Hinblick auf welche

Ziele sie eingesetzt werden, von welchen Gefühlen und Vorstellungen sie begleitet werden, und welche zusätzlichen Aufgaben der tägliche ‚Hindernisparcours‘ an sie stellt, habe ich, wie in Kapitel drei im Detail bereits beschrieben, die Interviews und Zeichnungen, die gemeinsamen Fahrten und Videos sowie weitere Aufzeichnungen zu den in den Interviews genannten ‚markanten Orten‘ herangezogen.

Ich werde jeweils zu Beginn der Fallbeschreibungen kurz darauf eingehen, in welchen Kontexten Richard, Christine und Laurin das Fahrradfahren gelernt haben, welche Beziehung sie jeweils zur ihren Fahrrädern haben und zusammenfassen, welches fahrrad-körperliche Wissen im Hinblick auf eine selbstverständlich gewordene Bewegung mit dem Fahrrad zum Ausdruck kommt. Anschließend werde ich anhand ausgewählter Situationen entlang ihrer Wege veranschaulichen, wie sie ihren jeweiligen Parcours meistern und welches praktische Verständnis im Hinblick auf die fahrrad-körperliche Bewegung im motorisierten Straßenverkehr zum Ausdruck kommt. Dabei werde ich bereits in den einzelnen Wegbeschreibungen Vergleiche anstellen und insbesondere in den Zusammenfassungen von Christines und Laurins praktischem Verständnis Ähnlichkeiten und Unterschiede herausarbeiten. In der abschließenden Zusammenfassung werde ich vor allem auf Ziele, Aufgaben, Fähigkeiten, Vorstellungen und Gefühle eines praktischen Verständnisses vom Alltagsradeln in Wien eingehen, die ihnen gemeinsam sind.

## **6.1 Richard: „Man schummelt sich halt irgendwie durch“**

An Richard habe ich mich aufgrund einer Empfehlung einer Bekannten gewandt, die ihn mir als jemanden vorgestellt hatte, den sie noch nie ohne Fahrrad gesehen hat. Richard ist in Salzburg aufgewachsen, wo er auch seine ersten Erfahrungen mit dem Fahrradfahren gemacht hat. Mit der Übersiedlung nach Wien zu Beginn seines Studiums begann er auch, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Er bestreitet auch heute noch – einige Jahre nach Abschluss seines Studiums – seine täglichen Wege zur Arbeit das ganze Jahr hindurch mit dem Fahrrad. Seinen langen „*sehr ost-west-lastigen*“ Weg zwischen 3. und 14. Bezirk fährt er vier- bis fünfmal die Woche.

### **6.1.1 Richards Lernerfahrungen, Fahrrad und Selbstverständnis, sich als Fahrradfahrer zu bewegen**

Richards ‚Fahrradkarriere‘ begann damit, dass er von seinem Vater „*auf ein kleines Rad gesetzt worden*“ ist, und damit „*gleich einmal in die Büsche gefahren*“ ist. Sein Vater war zwar am Anfang dabei, um ihn wieder aus den Büschen zu befreien, doch weitere Instruktionen zum Um-

gang mit dem Fahrrad oder unmittelbare Hilfestellung erhielt er seinen Erinnerungen nach keine. Es wurde also ganz selbstverständlich angenommen, dass er das Fahrradfahren schon ‚von alleine‘ lernen würde. Richard erinnert sich insbesondere daran, dass er eine Zeit lang in der Wohnsiedlung, in der er aufgewachsen ist, immer nur im Kreis gefahren ist, was ihm großen Spaß gemacht hat. Das Fahren außerhalb der Wohnsiedlung war ihm aber lange Zeit verboten. Auch bei späteren Fahrten außerhalb der Wohnsiedlung hat sich Richard lange *„an den Rand drängen lassen“*, weil er große Umwege in Kauf genommen hat, um nicht auf der Straße fahren zu müssen. Erst der tägliche Schulweg veranlasste ihn, einen direkten Weg zu suchen: Da ist ihm *„erst gekommen, eigentlich, warum fahr ich extra dort lang, wenn der direkte Weg eigentlich der ist, und hab das dann zunehmend auch gemacht“*.

Obwohl Richard schon in Salzburg regelmäßig mit dem Fahrrad gefahren ist, hat er erst mit seiner Übersiedlung nach Wien mit dem *„Vielfahren“* – zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter – begonnen. In Wien kaufte er sich auch ein neues Fahrrad, mit dem er sich im Wiener Straßenverkehr sicher fühlen würde. Insbesondere hat er auf breite Reifen geachtet, weil er damals noch Probleme mit den Straßenbahnschienen hatte. So stellte die neue Umgebung gleichzeitig sowohl neue Anforderungen an das Fahrrad als auch an die fahrrad-körperlichen Fertigkeiten von Richard. Heute würde er jedenfalls die breiten Reifen nicht mehr benötigen, um sicher mit den Straßenbahnschienen umgehen zu können, wie ich es anhand der Querung der Kreuzung Ungargasse/Rennweg noch veranschaulichen werde. Während ein Gefühl von Sicherheit in einer zunächst unvertrauten Umgebung durch das Achten auf die Beschaffenheit des Fahrrads hergestellt wurde, wird sich zeigen, dass sich Richard dieses Gefühl im Lauf der Jahre durch tägliches Praktizieren in erster Linie körperlich selbst angeeignet hat und die Rolle der Ausstattung des Fahrrads so in den Hintergrund geriet. Heute schätzt er sein Fahrrad, mit dem er in Wien immer noch unterwegs ist, weil es an sich zuverlässig funktioniert und beschreibt es als *„nicht besonders hergerichtet, schlicht aussehend und zweckmäßig“*, und seinen Zugang zu ihm als *„relativ undogmatisch“*.

Zur Zuverlässigkeit gehört für ihn auch, dass ein *„fahrtaugliches Rad“* möglichst immer zur Verfügung steht. Deshalb ist er im Lauf der Jahre auch dazu übergegangen, sein Fahrrad selbst zu reparieren. Ursprünglich wollte er sich zwar nicht mit der Reparatur und Wartung auseinandersetzen, aber letztlich ist es ihm lieber, von anderen Stellen unabhängig zu sein, und die Verfügbarkeit eines Fahrrads selbst bestimmen zu können: *„Es geht viel schneller, i muss net hinfahren mit einem eventuell kaputten Rad, des gar net fahrfähig is, dann a paar Tage warten [...], sondern i kann einfach daheim a bissl rumschrauben und hab`s dann wahrscheinlich am*

*gleichen Tag no g'richt*“. Die Zuverlässigkeit seines Fahrrads liegt daher nicht nur an den Eigenschaften des Fahrrads, sondern auch an Richards Fähigkeit, sein sicheres Funktionieren ‚selbst in die Hand nehmen‘ zu können.

Während des Skizzierens seines Fahrrads zeichnete sich ab, dass neben dem verlässlichen Zusammenspiel der für seine fahrrad-körperliche Bewegung notwendigen Teile dem Gepäckträger eine besondere Bedeutung zukommt, die sich im Laufe des Interviews erschloss. So drückte Richard in einer ersten spontanen Antwort zur ersten Frage über sein Fahrrad Bedauern darüber aus, dass man mit dem Fahrrad primär allein unterwegs ist. Er ist an sich gerne gemeinsam mit anderen Leuten mit dem Fahrrad unterwegs und nimmt sie auch gerne am Gepäckträger mit, wenn gerade kein zweites Fahrrad zur Verfügung steht.



*Richards Fahrradzeichnung*

Bezüglich seiner fahrrad-körperlichen Bewegung während des Prozesses des Zeichnens war interessant zu beobachten, dass er zunächst – wie beim Lernen des Fahrradfahrens – die Kreise der Räder auf dem Papier ‚nachfuhr‘, um von der Mitte des hinteren Kreises ausgehend den Sattel und von der Mitte des vorderen Kreises ausgehend den Lenker darzustellen. Die Verbindung zwischen den zunächst getrennt dargestellten Bereichen wurde erst zum Schluss hergestellt. Besonders auffällig war für mich, dass bei der ersten Zeichnung die Pedale fehlten. Erst auf meine Frage, ob sein Fahrrad eine Gangschaltung hat, bemerkte er: *„Das Wichtigste fehlt eigentlich, es fehlt nämlich, natürlich der Antrieb; I fahr mit dem Ding ja a“*, woraufhin er auch Korrekturen an der Zeichnung vornahm. Während er seine Zeichnung mit den charakteristischen Kreisbewegungen des Fahrrads begann, gerieten seine eigenen körperlichen Bewegungen in den Hintergrund.

Auch anhand anderer Stellen im Interview und während unserer gemeinsamen Fahrt kam immer wieder zum Ausdruck, dass ihm der Krafteinsatz seiner Beine über weite Strecken nicht bewusst ist. Richard schätzt die Fortbewegung mit dem Fahrrad gerade wegen ihrer ‚Gemütlichkeit‘, als eine Art der Fortbewegung, die für ihn keine körperliche Anstrengung bedeutet, bei der man aber dennoch schnell vorankommt. Dies stellt für ihn auch einen wesentlichen Unterschied zu anderen Fortbewegungsarten dar, was er anhand seines Versuchs schilderte, einmal krankheitsbedingt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu fahren. Da die Gehwege und Wartezeiten für ihn noch anstrengender waren, als krank mit dem Rad zu fahren, hat er diese Alternative für sich wieder verworfen. Auch die (Fort-)Bewegung mit einer bestimmten Geschwindigkeit ist ihm schon selbstverständlich geworden. Wenn er einmal zu Fuß geht, ist es für ihn nicht nur anstren-

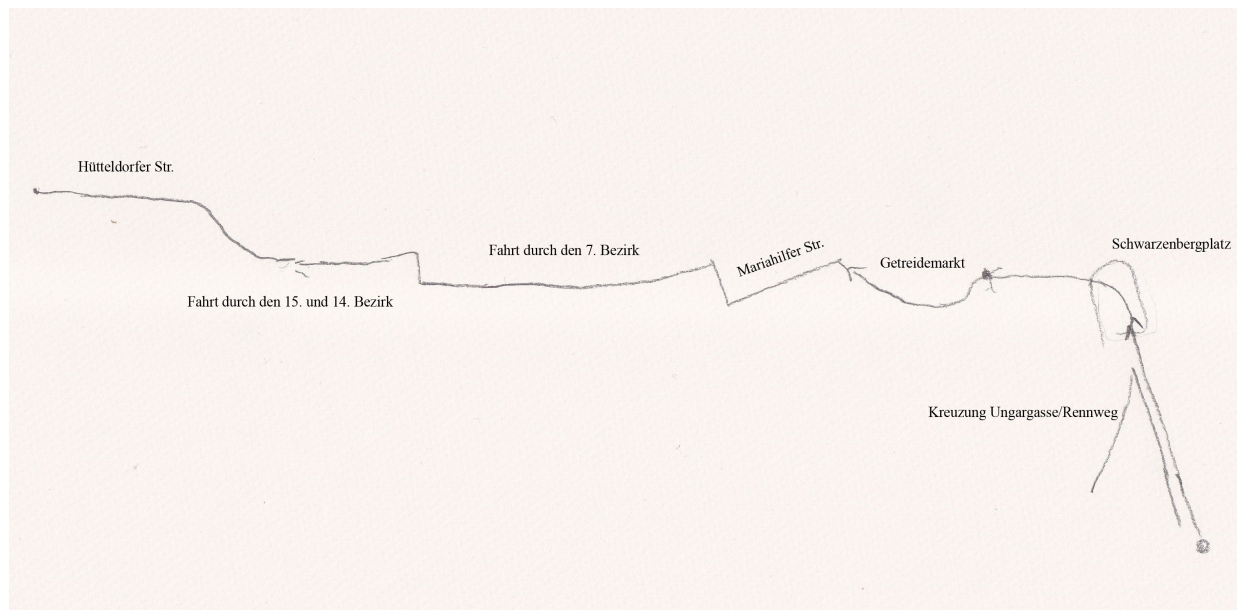
gender als Fahrrad fahren, sondern er kommt sich dabei auch „*irrsinnig langsam*“ vor. So wird auch verständlich, dass Fahrradfahren für Richard kein Sport ist. Für ihn ist Sport ein (viel zu anstrengendes) Hobby, das man in der Freizeit macht. In seiner Freizeit macht er aber lieber andere Sachen als Sport, und er fährt auch so viel mit dem Rad, dass er das nicht auch noch als Freizeitbeschäftigung tun würde.

Auch wenn er körperliche Anstrengung während des Fahrradfahrens vermeidet und ihm sein für das Herstellen von Geschwindigkeit benötigter Krafteinsatz schon so selbstverständlich ist, dass er ihn zumindest auf ebener Strecke nicht mehr wahrnimmt, ist ihm sein körperlicher Einfluss auf die fahrrad-körperliche Bewegung in anderer Hinsicht bewusst. Denn er empfindet es als „*durchaus ermächtigend*“, wenn er – wie er sagt im Gegensatz zum Auto oder zur Straßenbahn, wo ihm seine Gewichtsverlagerung nichts nutzt – „*unmittelbar mit seinem Körper beeinflussen kann, was passiert*“. Dass er sich „*so bewegen kann, wie [...] [er] will*“, bedeutet für ihn auch einen „*Kontrollgewinn*“.

Zusammengefasst lässt sich über Richards Lernerfahrungen und Selbstverständnis, sich als Fahrrad-Fahrer zu bewegen, sagen, dass er sich mit Freude selbst beigebracht hat, ‚auf das Fahrrad zu hören‘ und die Kreisbewegungen mitzumachen, während er gleichzeitig mit dem Fahrradfahren gelernt hat, dass das Fahrradfahren auf der Straße gefährlich – oder zumindest nicht erlaubt ist. Die zunächst als selbstverständlich genommene Vorstellung und Tabuisierung eines ‚gefährlichen Verkehrsraums‘ hat Richards Handlungsmöglichkeiten so lange beschränkt, bis sich mit der institutionellen Anforderung der Schule, in der Früh pünktlich ankommen zu müssen, seine raum-zeitliche Orientierung zu verändern begann. Sie trug auf ihre Weise zu einer effizienten Geschwindigkeitsregulierung bei, indem Richard die Schule nun auf direktem Weg anzusteuern begann, da die Dauer der Fahrt für ihn zu einem wesentlichen Kriterium wurde. Diese ‚institutionelle Zeitregulierung‘ hat Richard letztlich dazu bewogen, seinen ‚Standpunkt neu auszuloten‘ und seine Position als Fahrrad-Fahrer auf direktem Weg zu vertreten. Seit seiner Schulzeit wird sein Selbstverständnis, sich mit dem Fahrrad zu bewegen von dem Ziel bestimmt, seine Alltagswege möglichst direkt und „gemütlich“ – das heißt, ohne Anstrengung und mit einer gewissen Geschwindigkeit – zu bestreiten. Dabei genießt er das Gefühl, seine Fahrt mit dem Fahrrad unmittelbar körperlich beeinflussen zu können.



### 6.1.2 Zwischen 3. und 14. Bezirk



Richards Wegzeichnung (Bezeichnung der Wegstrecken hinzugefügt)

Auffallend an Richards Zeichnung ist, dass er seinen Weg auch mit dem Bleistift in einer Linie auf dem Papier ‚nachfährt‘. Wie sich später im Interview herausstellte, stellen die eingezeichneten Pfeile und Ecken auch die markanten Orte dar, nach denen ich ihn im Lauf des Interviews gefragt habe. Entlang dieser Linie werde ich nun Richards alltäglichen Weg durch die Stadt nachzeichnen und dabei an den markanten Wegstrecken etwas länger verweilen.

#### ***Über die Kreuzung Ungargasse/Rennweg zum Schwarzenbergplatz***

Nach einer ersten kurzen Bergabfahrt, die sich für Richard meist ohne nennenswerte Vorkommnisse gestaltet, gelangt er zur Kreuzung Ungargasse/Rennweg, die er deshalb als markant erlebt, weil *„sehr viele Menschen unterwegs sind, [...] so aus allen Richtungen, alles kreuz und quer, eigentlich irgendwie chaotisch, aber dann doch irgendwie geordnet“*. Bei der Hinfahrt stellt bereits die Anfahrt zur Kreuzung die erste Herausforderung dar. Sie beginnt mit einer Rampe und einer Veränderung der Bodenbeschaffenheit von glattem Asphalt zu holprigem Kopfsteinpflaster, auf dem Richard unmittelbar nach der Rampe eine Vorrangstraße queren muss, um in den kaum sichtbaren Fahrradweg einbiegen zu können. Dabei muss der verwinkelte Fahrradweg bewusst in einem Zick-Zack-Kurs angesteuert und befahren werden, da er ausgerechnet von einer Fahrradabstellanlage, die die direkte Zufahrt zum Radweg und einer City Bike Station, die die direkte Weiterfahrt zur Kreuzung verhindert, blockiert wird. Da die Aufmerksamkeit zunächst dem holprigen Kopfsteinpflaster und der Querung der Vorrangstraße gilt, ist der Fahrradweg für Nicht-Ortskundige auf den ersten Blick nicht ersichtlich, zudem es keinerlei Hinweisschilder auf

ihn gibt. Außerdem sorgt ein unmittelbar bei der Einfahrt des Fahrradwegs aufgestelltes Einbahnschild zusätzlich für Verwirrung.

Während sich Richard zwischen Fahrradabstellanlage und City-Bike-Station beengt, aber dennoch die Breite des Radwegs zum Ausfahren der Kurven voll ausschöpfend der Kreuzung nähert, wird sein Blick auf die Kreuzung jedoch von einem Wartehaus blockiert, dessen gläserne Wände gerade durch Wahlplakate zugedeckt sind. Der Fahrradweg führt ihn nach einer weiteren engen Kurve hinter dem Wartehaus vorbei, während er mit dem Ausweichen zahlreicher FußgängerInnen beschäftigt ist, die sich von der Haltestelle, dem Zebrastreifen und dem unmittelbar an den Fahrradweg angrenzenden verkehrsfreien Fasanplatz über Geh- und Radweg gleichermaßen zerstreuen. Nachdem der Blick auf die Kreuzung schließlich frei wird und während Richard noch geschickt zwischen den Bewegungen der FußgängerInnen hindurchmanövriert, entscheidet er sich nach einem kurzen Blick auf die Ampeln, welchen Weg über die Kreuzung er nehmen wird.



*Anfahrt zum Radweg über Kopfsteinpflaster*



*Einfahrt auf den verwinkelten Radweg*



*Zwischen Fahrradabstellanlage und City-Bike Station*



*Hinter dem Wartehaus vorbei zur Kreuzung*

Diese Situation erfordert es, zwischen Geschwindigkeitsreduktion und vermehrter Aufmerksamkeit auf die kontrollierte Richtungssteuerung aufgrund des Kopfsteinpflasters und der zu querenden Vorrangstraße in den schmalen für das Fahrradfahren offiziell angelegten Raum zwischen Straße und FußgängerInnenzone wie durch ein ‚Nadelöhr‘ zu manövrieren, die fahrrad-körperliche Bewegung an die für eine schwungvolle Bewegung mit dem Fahrrad viel zu engen Verhältnisse anzupassen und gleichzeitig in einem geschickten Balanceakt die eigene Bewegung auf die Bewegungen der FußgängerInnen abzustimmen und dabei gleichzeitig schon Möglichkeiten für eine ungehinderte Weiterfahrt über die Kreuzung auszuloten. Während die Fahrt bis zur Kreuzung vor allem durch materielle Verkehrsinfrastrukturen und FußgängerInnen beeinflusst wird, sind es während des Querens der Kreuzung zusätzlich insbesondere Autos und Straßenbahnen, die seine Aufmerksamkeit fordern.

### *Variante 1*

Fährt er aufgrund der grünen Ampel zunächst nach links, wo kein Fahrradweg markiert ist, nutzt er für die Querung der Ungargasse den Raum zwischen Zebrastreifen und der von Autos befahrenen Fahrbahn, um ohne Fahrtunterbrechung gleich anschließend nach rechts über den Zebrastreifen den Rennweg bis zur mittig gelegenen Straßenbahnhaltestelle zu queren. Da gerade keine Autos von links kommen, bleibt er auch nicht extra wegen einer roten Ampel stehen.



*Wahl der Variante nach Ampelschaltung*



*Zwischen Zebrastreifen und Fahrbahn*



*Querung der ersten Hälfte des Rennwegs, sobald die Fahrbahn frei wird*



*Straßenbahn blockiert die Weiterfahrt*

In der Mitte des Rennwegs im Haltestellenbereich angekommen, hindert ihn allerdings eine soeben vorbeifahrende Straßenbahn an der Weiterfahrt. Noch bevor die Straßenbahn an ihm vorbeigefahren ist, macht er sich bereits startbereit. Auch bei der Querung der zweiten Hälfte des Rennwegs orientiert er sich nicht in erster Linie an der roten Ampel, sondern an der Situation selbst, wie ich es anhand folgender Filmsequenzen veranschaulichen möchte:

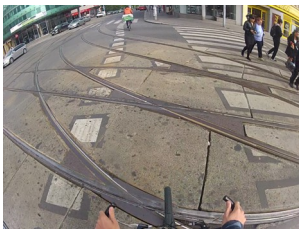


*Indem er seine Fahrt bei sehr langsamer Geschwindigkeit fortsetzt und mehrmals den Kopf nach links und rechts wendet, um die Situation auszuloten, sucht er nach Möglichkeiten einer Weiterfahrt. Da er sowohl seine als auch die Geschwindigkeit des Autos einschätzen kann, weiß er genau, wann er losfahren muss, um unmittelbar nach dem Auto in den Rennweg einfahren zu können.*



## Variante2

Bei der aufgrund der Ampelschaltung gewählten zweiten Variante quert Richard zunächst den Rennweg auf einer Radfahrerüberfahrt. Diese Variante zeichnet sich zusätzlich dadurch aus, dass Straßenbahnschienen sowohl entlang des Rennwegs geradeaus über die Kreuzung verlaufen als auch vom Rennweg nach rechts in die Ungargasse abzweigen. Hier ist er besonders gefordert, seine Bewegung mit ‚Fingerspitzengefühl‘ auf die Straßenbahnschienen abzustimmen. Während er im Zick-Zack-Kurs über die sich mehrfach kreuzenden Schienen lenkt, sind seine Hände und Finger im Einsatz, um zu bremsen und zu schalten:



Die Fahrt über die Straßenbahnschienen



wird abgebremst,



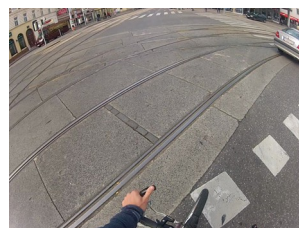
um die Überfahrt über die Ungargasse



solange auszuloten,



bis die Situation eine Weiterfahrt ermöglicht.



Mit dem vorbeifahrenden Auto beschleunigt Richard seine Geschwindigkeit,



und während er im Zick-Zack-Kurs über die Straßenbahnschienen fährt,



versichert er sich nochmals, dass ihm keine Autos ‚in die Quere kommen‘.

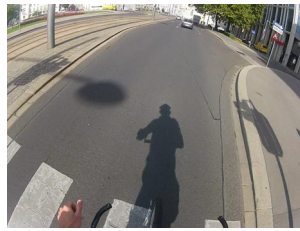
Nachdem diese Etappe des Hindernisparcours geschickt gemeistert wurde, lässt der Rennweg eine durchgehend freie Fahrt zu.

## Vom Schwarzenbergplatz über den Getreidemarkt zur Mariahilfer Straße

Vom Rennweg kommend gelangt Richard zum Schwarzenbergplatz, „wo’s eigentlich dann eine vierspurige Straße wird, wo ich [...] auf der Straße fahr und mich gleich richtig einordne, was zum Teil respektiert wird, oder zum großen Teil, aber manchmal ... es gibt so diese Variante von ‚du fährst nicht wo ich denke, dass du fahren musst, und deswegen muss ich jetzt hupen‘ und alles Mögliche, [...], das ist der Punkt, wo ich das G’fühl hab, ok, ich muss mich jetzt irgendwie behaupten gegenüber den anderen“. Folgende Filmsequenzen veranschaulichen Richards Fahrt während des mehrmaligen Spurwechsels bis zum Abbiegen auf einen Fahrradweg:



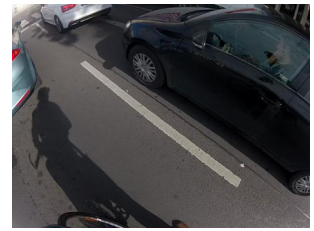
*Ankündigung, dass er sich gleich in die linke Spur einordnen wird*



*Fahrt zur linken Spur, weil diese gerade frei ist*



*Abbremsen vor einer roten Ampel*



*Eine der wenigen Fahrtunterbrechungen mit abgestelltem Bein am Boden*



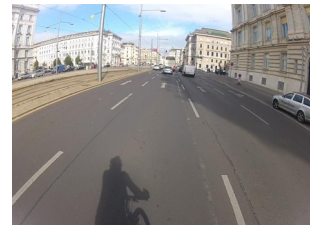
*Vor dem Spurwechsel auf die rechte Spur*



*Nach dem Spurwechsel*



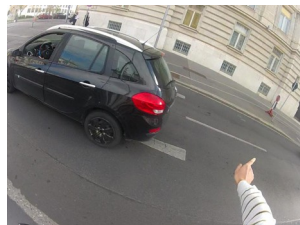
*Ausloten der Möglichkeit, ob ein weiterer Spurwechsel nach rechts möglich ist*



*Da die Situation keinen Spurwechsel zulässt, bleibt er zunächst auf dieser Spur*



*Nach mehrmaligem Wenden des Kopfes nach hinten*



*kündigt er einen Spurwechsel an, sobald eine ‚Lücke‘ im Fließverkehr frei wird*



*und fährt auf der richtigen Spur bis zur nächsten Kreuzung,*



*nach der er links auf den Fahrradweg abbiegen wird*



*Dabei kündigt er dem Bus seine Absicht an und vergewissert sich durch eine Kopfbewegung, dass der Bus auf seiner Spur bleibt.*



*Wie am Fasanplatz steuert er den Radweg in einer schwungvollen Kurve an*



*und fährt die ‚Schlangenlinien‘ so breit aus, wie es der Weg zulässt.*



*Die Schlangenlinie, die die Bodenmarkierung vorsieht, wird er aber nicht ausfahren, sondern den direkten Weg fahren.*

Anhand weiterer Filme seiner Hinfahrt zeigte sich, dass die Art und Weise, wann er welchen Spurwechsel vornimmt, vom Freisein der jeweiligen Spuren und vom Verkehrsaufkommen abhängt.

Nach seiner Fahrt über den Schwarzenbergplatz bringt ihn ein Fahrradweg entlang der Friedrichstraße bis zur großen Kreuzung mit der Operngasse, „wo immer die Entscheidung ist, entweder hab ich g'rad Kraft, den Getreidemarkt<sup>24</sup> 'raufzudüsen direkt, oder fahr' ich lieber parallel [...]

<sup>24</sup> Noch vor der Eröffnung des Getreidemarkt-Radweges



rechts davon vor der Bildenden<sup>25</sup> vorbei, die gemütlicher ist, und dafür wart ich zwei Ampelphasen länger“. Ob er gerade Kraft hat, bezieht sich nicht nur auf die anstehende Bergauffahrt, sondern auch darauf, ob er sich nochmals wie am Schwarzenbergplatz auf mehrspurigen Straßen behaupten möchte, da der Fahrradweg an dieser Kreuzung nicht in Richtung Getreidemarkt weiterführt. Um zum Getreidemarkt zu gelangen, muss er sich daher entweder direkt ab dieser oder bereits davor ab der Kreuzung Friedrichstraße/Kärntner Straße auf die mehrspurige Fahrbahn zwischen den Autos unter mehrmaligem Spurwechsel richtig einordnen:



Kurz nach dem Ausweichen eines Lieferwagens



gelangt er zur Kreuzung Friedrichstraße / Operng.,



wo der Fahrradweg in die gewünschte Richtung endet



und er sich mit mehrmaligem Wenden des Kopfes während der Fahrt



in den Fließverkehr einordnet.



Kurz nach dem Ausweichen von FußgängerInnen



lotet er bereits an der Kreuzung Friedrichstraße/Kärntner Str.



unter mehrmaligem Wenden des Kopfes während seiner Fahrt auf der Radfahrerüberfahrt die Situation aus,



um bis zur mittleren Spur fahren zu können,



auf der er wieder seine Fahrtgeschwindigkeit aufnimmt und in den entsprechenden Gang schaltet.

Unabhängig davon, ob er die Entscheidung für oder gegen den Getreidemarkt trifft, ist für ihn die Mariahilfer Straße<sup>26</sup> die nächste markante Stelle, „was immer ein Gedränge ist eigentlich, das ist irgendwie dieses fahr ich da jetzt noch rechts vorbei, oder nicht, und zieht der dann nach rechts rüber oder nicht“.

Während die Fahrt zwischen Schwarzenbergplatz und Mariahilfer Straße dadurch gekennzeichnet ist, dass sich Richard auf breiten mehrspurigen oder sehr engen Straßen gegenüber Autos behaupten muss, er sowohl der Geschwindigkeitsregulierung als auch der Richtungssteuerung viel Aufmerksamkeit widmen muss und ihm dabei sein körperlicher Krafteinsatz über manche Strecken durchaus bewusst wird, wird während seiner weiteren Fahrt durch den siebten Bezirk eine andere Qualität merkbar, die erst zutage tritt, sobald Richard in ruhige Seitenstraßen einfährt und der Autoverkehr nicht mehr seine ganze Aufmerksamkeit erfordert.

25 Akademie der bildenden Künste am nahegelegenen Schillerplatz

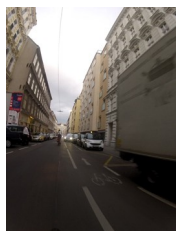
26 Vor ihrem Umbau zu einer FußgängerInnen- und Begegnungszone

### ***Vom 7. Bezirk über den Gürtel bis zur Hütteldorfer Straße***

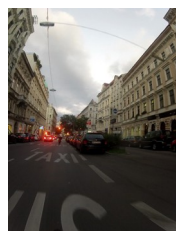
Den Weg durch den siebten Bezirk hebt Richard insofern hervor, „weil man das G'fühl hat, es lebt irgendwie“, wobei ihm insbesondere ein „Esoterik-Alternativ-Gewandladen“ auffällt, „den man definitiv riecht auf der ganzen Straße, das ist so ein typischer Räucherstäbchengeruch, [...], dann kommt eh schon der Gürtel, den man auch riecht“, wie er lachend feststellt. Nachdem er den Gürtel überquert hat, „gibt's eigentlich keine markanten Punkte mehr“ bis auf „das Einbiegen auf die Hütteldorfer Straße, was immer eine Glückssache is, ob man 'reing'lassen wird oder nicht, oder, ja, man schummelt sich halt irgendwie durch“.

### ***Alternative Etappen bei der Rückfahrt***

Die Art und Weise, wie sich Richard *halt irgendwie durchschummelt*, konnte ich anhand unserer gemeinsamen Rückfahrt miterleben, für die Richard teilweise auch andere Teilstrecken wählte. Bei der Rückfahrt im dichten Abendverkehr und beim langsamen Einsetzen der Dämmerung konnten wir direkt von der Hütteldorfer Straße nach rechts in verkehrsberuhigte 30er-Zonen einbiegen, auf denen wir die vielen kleinen Kreuzungen ohne Fahrtunterbrechung passierten, indem wir uns vor, nach oder zwischen den wenigen querenden Autos bzw. FußgängerInnen mit auf ihre Bewegungen abgestimmter Geschwindigkeit hindurchmanövierten. Weitaus mehr Geschicklichkeit und Aufmerksamkeit erforderte dann die Märzstraße ab der Höhe Huglgasse, wo wir auch auf gerader Strecke zwischen zahlreichen Autos, Straßenbahnschienen, aufgrund von Haltestellen-Inseln verengten Fahrbahnen sowie zwischen die Straße querenden FußgängerInnen hindurchnavigieren mussten. Da ich diesen Hindernisparcours mit weniger Geschick meistern konnte als Richard, musste er wegen mir seine fließende Fahrt vor der Gürtelquerung unterbrechen, da ich die grüne Ampelphase nicht mehr erwischte. Unseren nächsten Stopp mussten wir dann erst wieder bei der Kreuzung Ungargasse/Rennweg einlegen.



*Fahrradstreifen mit Hindernis*



*Nutzen der breiten Busspur der Burggasse für eine ungehinderte Fahrt*



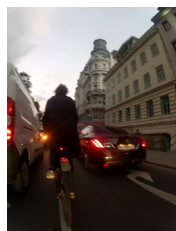
*Um-Gehen der roten Ampel*



*zum schmalen Radstreifen auf der 2er-Linie,*



*der am Getreide-markt endete.*



*Daher erfolgte die Fahrt bis zur großen Kreuzg. an der Wienzeile zwischen Autos,*



*wo wir bei grüner Ampelschaltung im weiten Bogen auf die Friedrichstr einbogen.*

Auf diese Weise kamen wir ohne Fahrtunterbrechung bei der Kreuzung Ungargasse/Rennweg an, wo wir wegen der roten Ampel an der Haltelinie vor dem Zebrastreifen hielten. Von dort aus hatten wir – im Unterschied zur Hinfahrt – einen freien Blick über die Kreuzung und mussten zudem aus dieser Richtung nur die Ungargasse, nicht aber den Rennweg queren. Da zusätzlich die Einfahrt in den Radweg am weitläufigen Fasanplatz liegt, ist an dieser Stelle ein schwungvolles Fahren als bei der Hinfahrt möglich, das Richard auch dazu nutzt, um die nächste Linkskurve in einem weiten Bogen vom Fahrradweg auf die Vorrangstraße zu nehmen, anstatt sich durch die eng angelegte Kurve des Fahrradweges ausbremsen zu lassen. Nachdem sich Richard während des Einbiegens in die ‚Zielgerade‘ nach unserer rasanten nahezu Nonstop-Fahrt mit den Worten „*das war doch eine gemütliche Fahrt, oder?*“ zu mir umgedreht hatte, erfasste ich unmittelbar fahrrad-körperlich, was „gemütlich“ für ihn bedeutet.

### 6.1.3 Richards praktisches Verständnis

Entlang Richards alltäglicher Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort wurde deutlich, dass seine schwungvollen Fahrten von seinem **Ziel** bestimmt werden, ohne Anstrengung schnell und mit gleichmäßiger Geschwindigkeit – also „gemütlich“ – voranzukommen. Dadurch sind seine Alltagsfahrten durch ein „*Eilig-Fahren*“ gekennzeichnet, wobei es hauptsächlich darauf ankommt, „*was die relevanten Informationen für [...] [ihn] sind, um heil durchzukommen*“. Dabei liegen die relevanten Informationen weniger in von Außen auferlegten Verboten oder Regeln als in den Situationen selbst, die Richard danach einschätzt, wie er schnell, sicher und vor allem ungehindert durchkommt. Dabei orientiert er sich zunächst an der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung – der eigenen Geschwindigkeit und des damit einhergehenden eigenen Raumanspruchs –, einem Wissen um seine fahrrad-körperlichen Fähigkeiten und damit um seine Handlungsmöglichkeiten, aber auch an momentanen körperlichen Empfindungen, von denen es Richard etwa abhängig macht, ob er die kürzere, aber steilere oder die weniger kraftaufwendige, aber dafür um zwei Ampelphasen länger dauernde Strecke fährt.

Mit dem Wissen um seine fahrrad-körperlichen Bewegungs- und Handlungsmöglichkeiten orientiert er sich im Hinblick auf sein Ziel an den **materiellen Dingen, Infrastrukturen und in sie eingeschriebenen Regeln**, wobei insbesondere die auf den Fluss des motorisierten Verkehrs ausgerichteten Ampelschaltungen zu jenen Infrastrukturen gehören, die die Varianten seiner täglichen Wege maßgeblich beeinflussen. Entlang der gesamten Wegstrecke zeigte sich, dass grüne Ampelschaltungen für eine ungehinderte Fahrt genutzt werden, rote Ampelschaltungen eine ungehinderten Fahrt aber nicht notwendigerweise verhindern müssen. Dabei richtet Richard sowohl



seine Richtungssteuerung als auch seine Geschwindigkeitsregulierung nach den jeweiligen Ampelschaltungen aus. Sie beeinflussen auch, welche Handlungen Richard im Umgang mit anderen materiellen Dingen, Infrastrukturen und Regeln setzt, um noch die grüne Ampelphase zu erwischen und seine Fahrt nicht unterbrechen zu müssen. Dass auch rote Ampelschaltungen die Fahrt meist nicht unterbrechen, zeigte sich beispielhaft an der Kreuzung Burggasse/2er-Linie, wo Richard kurzerhand einen Fuß vom Pedal löste, um damit zwischen den bei Grün querenden FußgängerInnen am Zebrastreifen das Fahrrad anzutauchen und nach der ‚Umgehung‘ der roten Ampel gleich wieder – und ohne die Verbindung mit dem Fahrrad zu lösen – in seiner gewohnten fahrrad-körperlichen Position weiter zu radeln. Auch rote Ampelphasen sind daher Anlass dafür, in Bewegung bleibend nach anderen Möglichkeiten für eine ‚freie Fahrt‘ zu suchen, wobei die Fähigkeit, flexibel mit unterschiedlichen Anforderungen umzugehen, mit allen Sinnen und Fingerspitzengefühl eingesetzt wird. Dies entspricht auch seinem praktischen Selbst-Verständnis als Fahrrad-Fahrer, die Dinge lieber ‚selbst in die Hand zu nehmen‘, als zu warten.

Zum einen sind es also Verkehrsampeln, die Richards Fahrt durch die Stadt auf ihre Weise ‚dirigieren‘, zum anderen bestimmen auch die für verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen unterschiedlich angelegten und vorgesehenen Wege (Straßen, Geh- und Fahrradwege, aber auch Busspuren und Straßenbahnschienen) aufgrund ihrer jeweiligen materiellen Beschaffenheit den Rhythmus seiner Fahrt mit. So bieten Richard während seiner schwungvollen Fahrt breite Straßen immer wieder Möglichkeiten, in sich eröffnenden Räumen zwischen den Autos seinen eigenen Weg zu finden. Diese ‚Zwischenräume‘ erlauben es ihm, seine Vorstellung einer *gemütlichen* Fahrt zu verwirklichen, während er auf vielen Fahrradwegen in Wien „*keine sinnvollen Wege zurücklegen*“ kann. Anstatt sich auf den oft schmalen und verwinkelten Fahrradwegen ausbremsen zu lassen oder ihretwegen Umwege in Kauf zu nehmen, steuert er wie erstmals während seiner Schulzeit sein Ziel lieber auf direktem Weg an, wobei ihm auch seine Fähigkeit, sich „*[...] mit ziemlich allem was daherkommt arrangieren*“ zu können, zugute kommt. Er nutzt dazu auch seine Fähigkeiten, den eigenen Standpunkt in einem Hin- und Herpendeln zwischen Fahr-, Rad- und Gehwegen kontinuierlich neu auszuloten und flexibel auf oft unerwartete Hürden während seines Hindernisparcours unmittelbar fahrrad-körperlich reagieren zu können.

Nur auf engen Straßen stoßen seine fahrrad-körperlichen Fähigkeiten an ihre Grenzen, sodass Richard Gefahr läuft, zwischen Fahrbahn und Gehsteig eingeklemmt zu werden. Im Unterschied zum Schwarzenbergplatz, wo er auf einer mehrspurigen breiten Straße seine Position ‚mitten im Verkehr‘ vertreten kann, wird er in der (damals) engen Mariahilfer Straße so an den Rand gedrängt, dass sein Handlungsspielraum als Fahrrad-Fahrer beschnitten wird. Anhand dieser Situa-

tion, in der aufgrund der baulichen Beschaffenheit der Straße keine Ausweichmöglichkeiten bestehen und er zudem nicht einschätzen kann, ob die Autos „*jetzt noch rechts 'rüberziehen'*“, wird sichtbar, dass seine fahrrad-körperlichen Fähigkeiten nicht nur durch die Beschaffenheit materieller Infrastrukturen, sondern auch im Umgang mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen beeinträchtigt werden.

Wie entlang seines täglichen Weges immer wieder deutlich wurde, orientiert sich seine kontinuierliche Suche nach Möglichkeiten eines „*sinnvollen Vorankommens*“ nicht nur an der physischen Umgebung, sondern insbesondere an den Bewegungen **anderer VerkehrsteilnehmerInnen**. Wie ich es in Kapitel vier dargelegt habe, ist das Einschätzen der Bewegungen Anderer aus der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung heraus ein zentraler Aspekt fahrrad-körperlichen Wissens und die Kommunikation in und durch körperliche Bewegung nimmt daher einen zentralen Stellenwert ein. Diese Form der Kommunikation scheitert für Richard aber bereits an der Schwierigkeit der Kontaktaufnahme mit Auto-FahrerInnen, denn: „*Leute in Blechkisten als Menschen wahrzunehmen, ist nicht einfach, weil man den Blickkontakt nicht so leicht hat, und ja, auch die Körpersprache nicht sieht*“. Dieses Fehlen von unmittelbaren, körperlichen Kommunikations- und Abstimmungsmöglichkeiten mit Autos führt dazu, dass Richard AutofahrerInnen weniger als andere VerkehrsteilnehmerInnen, sondern vielmehr Autos als sich bewegende Objekte wahrnimmt. Das drückt sich auch darin aus, dass er seine Fahrt als „*tendenziell menschenleer*“ beschreibt, obwohl er den Großteil des Weges zwischen Autos unterwegs ist. Die fehlenden unmittelbaren Kommunikationsmöglichkeiten sind auch mit ein Grund, dass Richard auf stark von Autos befahrenen Straßen das Bewusstsein entwickelt hat, sich behaupten zu müssen. Auf breiten Straßen mit oft mehreren Abbiegespuren ist er dazu aufgefordert, seine Position als Fahrrad-Fahrer so vehement zu vertreten, dass er auch sicher von ‚den Autos‘ wahrgenommen wird. Durch das Selbstverständnis von AutofahrerInnen, die oft für sie geregelten Straßenkreuzungen als ihren ‚Hoheitsbereich‘ betrachten, bekommt Richard darauf des öfteren ein vehementes Hupen als Antwort. Durch seine alltäglichen Fahrten zwischen Autos werden seine fahrrad-körperlichen Aktivitäten entlang seines Weges zusätzlich vom Bewusstsein, auf sich aufmerksam machen zu müssen und der Vorstellung, für sein *heiles Durchkommen* vor allem auf seine eigenen fahrrad-körperlichen Fähigkeiten angewiesen zu sein, bestimmt, die von einem Gefühl der Isolation begleitet werden.

Auch parkende Autos führen für Richard dazu, dass die Fahrt mit dem Fahrrad mit einem Gefühl der Isolation einhergeht. Für ihn markieren sie eine Grenze, weil man „*mit dem Rad meistens auf der Fahrbahn ist, die von allem, was sonst auf der Straße passiert, durch parkende Autos ab-*

*geschottet ist*“. Dadurch beeinflussen sie auch die Kommunikationsmöglichkeiten und Interaktionen mit FußgängerInnen, da sie entweder beschränkt werden oder zu Konflikten führen, wie es Richard fast täglich anhand einer als Fahrradweg gekennzeichneten Durchfahrt, die *„permanent mit parkenden Autos blockiert ist*“, erlebt. Sobald er auf den Gehsteig ausweicht, wird er dann regelmäßig als *„Gehsteigradler*“ beschimpft.

Im Unterschied dazu sind Richards von Autos weitgehend unabhängigen Begegnungen mit FußgängerInnen dadurch gekennzeichnet, dass er sein fahrrad-körperliches Bewegungswissen einsetzen und sich mit den FußgängerInnen mittels Körpersprache und Blickkontakt ganz unvermittelt austauschen kann. Auf diese Weise kann er beispielsweise am Radweg an der Kreuzung Ungargasse/Rennweg oder am Zebrastreifen an der Kreuzung Burggasse/2er-Linie zwischen den FußgängerInnen ungehindert durchmanövrieren. Besonders freut es ihn, wenn Begegnungen über das reine ‚Aneinander-vorbei-Manövrieren‘ hinaus stattfinden. Dies veranschaulichte Richard zunächst anhand einer Situation, in der er mit einer etwa zwei Meter hohen Zimmerpflanze auf einem Fahrradanhänger und daher relativ langsam unterwegs war. Dadurch hatte er *„Zeit zu schau’n, wie die Reaktionen sind*“ und bemerkte dabei die überrascht grinsenden Gesichter, was für ihn *„total nett g’wes’n is*“. *„Und dasselbe gibt’s beim Normal-Untergangssein auch, es gibt so diese [...], ähm, ja, das Stehenbleiben bei einem Zebrastreifen, jemanden d’rüberwinken und einfach angrinsen, und der grinst z’rück, und ja, das ist nett*“. Diese zwischenmenschlichen Kontakte sind auf seinen „menschenleeren“ Fahrten aber die Ausnahme, weil die Ausrichtung der Infrastruktur auf Autos und deren selbstverständliche Raumnahme in Verbindung mit seinem eigenen Ziel, schnell vorankommen zu wollen, positive Begegnungen zwischen nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen tendenziell verhindern. Obwohl Richard generell auch gerne mit anderen FahrradfahrerInnen unterwegs ist, beschreibt er die gemeinsamen Fahrten als *„mühsam*“, weil es *„die meisten Wege [nicht] erlauben [...], gut in Kontakt zu bleiben*“. Auf meine Frage nach einem besonderen Erlebnis, das er mit dem Fahrradfahren verbindet, fiel ihm auch spontan seine erste Fahrt mit Critical Mass<sup>27</sup> ein: *„Also da hab ich mich eineinhalb Jahre durch Wien durchgekämpft und das erste Mal mitbekommen, da gibt’s andere Leute, die das auch machen, und irgendwie in diesem geschützten Pulk unterwegs zu sein war super*“. Daran wird auch wieder die Isolation deutlich, die Richard als Alltagsradler in Wien erfährt, die im Gegensatz zu seinem Wunsch, mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen *gut in Kontakt zu bleiben*, steht.

---

27 Critical Mass ist eine monatlich stattfindende Veranstaltung, die FahrradfahrerInnen dazu einlädt, gemeinsam – als „kritische Masse“ – die Straßen Wiens zu befahren, um ihren Anspruch auf Teilnahme am städtischen Verkehr zu artikulieren und auf ihre Anwesenheit und ihre Anliegen aufmerksam zu machen (vgl. Critical Mass: website).

## 6.2 Christine: „Das ist wirklich halblegal, Fahrradfahren hier, vom G’fühl“

Wie Richard habe ich auch Christine über eine Bekannte kennengelernt, die sie mir als Kollegin beschrieben hat, die „wirklich *immer*“ von Wien mit dem Fahrrad zur Schule etwas außerhalb von Wien kommt, an der sie beide unterrichten. Sie ist bereits seit ihrem zehnten Lebensjahr mit dem Fahrrad in Wien unterwegs und hat bis zu ihrem 19. Lebensjahr regelmäßig einen Teil ihres Schulwegs mit dem Fahrrad zurückgelegt. Nach einigen Jahren, in denen sie je nach Wohnort mit dem Fahrrad oder mit Rollerblades unterwegs war, nutzt sie seit rund sechs Jahren wieder ausschließlich das Fahrrad, um ihre Alltagswege in Wien zu bestreiten.

### 6.2.1 Christines Lernerfahrungen, Fahrrad und Selbstverständnis, sich als Fahrradfahrerin zu bewegen

Gelernt hat Christine das Fahrradfahren mit ihrem Vater noch vor dem Beginn ihrer Volksschulzeit. Zunächst waren noch Stützräder am Fahrrad montiert, und als diese abmontiert wurden, hat sie ihr Vater so lange hinten festgehalten, bis es funktioniert hat. Insbesondere kann sie sich in diesem Zusammenhang an Besuche bei ihrer Oma in Bayern erinnern, wo im Sommer die Eisstockbahn genutzt wurde, um das Fahrradfahren zu lernen. Ähnlich wie Richard hat sie das Fahrradfahren in einem familiären Kontext abseits der Verkehrsumgebung gelernt, bis sie es „*einfach können*“ hat. In einer städtischen Verkehrsumgebung ist auch sie erstmals im Rahmen ihres Schulwegs regelmäßig mit dem Fahrrad gefahren. Seitdem ist es für sie selbstverständlich, dass sie sich auf Rädern und mit eigenem Muskelantrieb durch die Stadt bewegt und nur „*als Ausgleich, zum Spaziergehen*“ zu Fuß geht, „*aber nie, um irgendwo hin zu kommen, weil’s doch langsamer is*“. So benutzt sie auch selbstverständlich das Fahrrad, um von ihrem Wohnort im 17. Bezirk bis über die südliche Stadtgrenze Wiens hinaus zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen. Die regelmäßigen Fahrten entlang dieser relativ langen Strecke stellten auch die Kriterien für den Kauf eines neuen Fahrrads.

Sie suchte nach einem Trekkingrad, das „*gemütlich, [...] nicht zu langsam, aber auch nicht zu schnell, also kein Rennrad oder so*“ sein sollte, mit dem sie die langen Strecken gut bewältigen würde können. Sie entschied sich für ein Herrenrad, weil „*es stabiler [ist] wegen der Stange*“, und weil es „*in allen möglichen [Rahmen-]Größen produziert*“ wird und für sie daher günstiger war. Ein stabiler Rahmen musste also gleichzeitig an die Anforderungen des Weges als auch an die ihres Körpers angepasst sein, um Christines Vorstellung von „gemütlich“ zu entsprechen. Dabei ist die Rahmengröße das entscheidende Kriterium, weil: „*Größe, das ist eh dasselbe wie Gemütlichkeit*“. In ihren Kriterien für ein gemütliches Fahrrad drückt sich meines Erachtens ein

bereits verinnerlichtes fahrrad-körperliches Wissen um das Zusammenspiel der Beschaffenheit des Fahrrads und der eigenen körperlichen Bewegungen aus. Denn die Größe bestimmt sowohl die Körperhaltung als auch die Effizienz der Kraftübertragung auf das Fahrrad, die gemeinsam den für den Antrieb benötigten Krafteinsatz bestimmen. Mit dem Trekkingrad, das sie nach diesen Kriterien ausgesucht hat, ist sie seit drei Jahren in Wien unterwegs. Im Unterschied zu ihrem vorherigen Fahrrad, muss sie bei dem relativ neuen Rad „*einfach nix machen, weil „[...] eigentlich auch fast nie was [is]“*“. Wenn dennoch einmal „*irgendetwas nicht funktioniert*“, fährt sie zu einem befreundeten Fahrradmechaniker, der ihr alles macht. Da sie selbst „*überhaupt gar keine Zeit*“ mehr hat, ist sie auch froh, dass er auch Kleinigkeiten, wie das Schmieren der Kette übernimmt.



Christines Fahrradzeichnung

Die unterschiedlichen Prioritäten, nach denen Richard und Christine ihre Fahrräder ausgewählt haben, spiegeln sich meines Erachtens auch in ihren jeweiligen Fahrrad-Zeichnungen wider. Während Richard die Kreisbewegungen der Räder und die Breite der Reifen explizit hervorgehoben hat und entsprechend auch seine Fahrradzeichnung mit den beiden Rädern begonnen hat, betonte Christine, dass das Fahrrad in seiner Größe auch zu ihrem Körper passen muss. Sie begann daher die Fahrradzeichnung mit Bestandteilen, die direkt mit dem Körper in Kontakt sind. Zuerst zeichnete sie den Lenkerbügel und betonte dabei die Lenkergriffe, mit denen sie das Fahrrad ‚im Griff‘ hat. Vom Lenkerbügel ausgehend zeichnete sie dann die Lenkstange und die Gabel, wodurch meines Erachtens die ‚Führung‘ des Vorderrades, das sie anschließend zeichnete, nochmals betont wird. Nachdem sie den breiten, ebenfalls stabil wirkenden Sattel am Rahmen angebracht hatte, versah sie den Lenker noch mit einem Bremshebel, von dem sichtbar auch Bremszüge ausgehen. Für das nachfolgende Zeichnen des Hinterrades war dann auch kaum mehr Platz auf dem Papier, wodurch es eher in den Hintergrund geriet. Interessant ist meines Erachtens auch, dass die zum Schluss eingezeichnete Kette zwischen den Naben sowohl des Hinterrades als auch des Vorderrades verläuft. Dies erweckte bei mir den Eindruck, als ob Christine mit dem Lenker über das Vorderrad nicht nur die Fahrt lenkt, sondern auch antreibt. In ihrer Zeichnung bestimmt Christine so zunächst ihre Position und Haltung, mit der sie mit den Händen an der ‚Steuerzentrale‘ nicht nur kontrolliert die Richtung, sondern auch den Antrieb steuern kann. Dadurch tritt meines Erachtens die Fähigkeit in den Vordergrund, intentionale (Handlungs-)Ziele bewusst fahrrad-körperlich ansteuern und realisieren zu können.

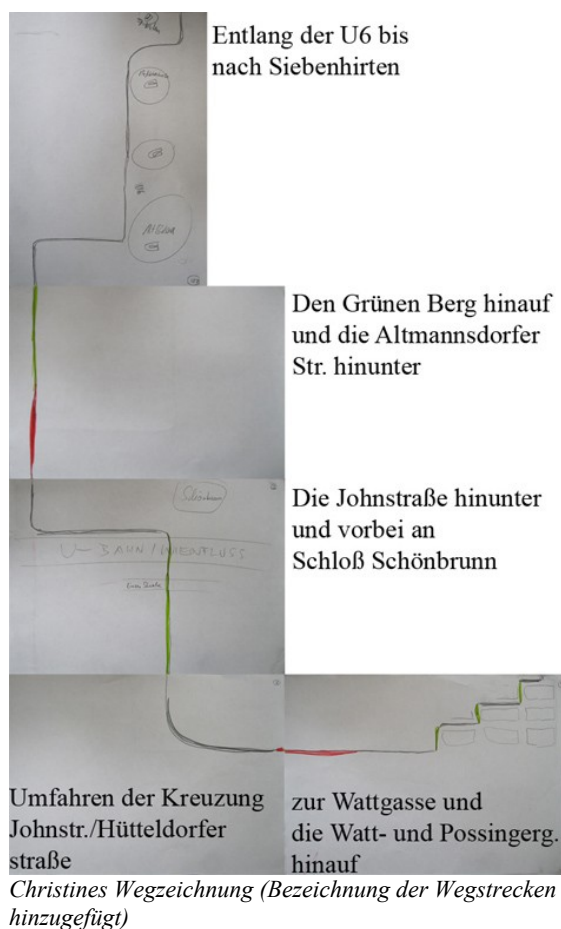
Wie Richard ist auch Christine mit der Darstellung ihres Fahrrads fertig, ohne Pedale einzuzeichnen. Der Antrieb scheint auch für sie während des Fahrradfahrens ‚wie von selbst‘ zu funktionieren, ohne sich dafür anstrengen zu müssen. Das wurde auch während des Interviews deutlich, in dem sie betonte, dass sie beim Fahrradfahren *„[...] eigentlich gar nichts [merkt]“*: *„Ich hab mehr Körperwahrnehmung, wenn ich geh oder lieg oder sitz [...]. Beim Fahrradfahren schau ich eigentlich hauptsächlich, dass ich mich nicht anstreng (lacht), nicht außer Atem komm, weil das will ich nicht [...]. Ich schau glaub ich unbewusst immer, dass mein Puls gleich bleibt, weil ich nie dieses G’fühl haben möchte, dass ich mich anstreng“*. Dass auch für sie Fahrradfahren eindeutig kein Sport ist, wird hier ebenso verständlich wie bei Richard, mit dem sie auch die ablehnende Haltung zum Fahrradfahren als Freizeitbeschäftigung teilt: *„Also hier in der Freizeit würd ich nie Fahrrad fahren, oder eine Tour, ich weiß nicht, der Donau entlang fahren oder so, das würd ich sicher nicht machen“*. Sie würde sich auch deshalb in ihrer Freizeit nie sportlich mit dem Rad betätigen, weil das für sie *„[...] irgendwie mit der Arbeit verbunden [ist]“*. Dafür bieten Christine ihre Alltagswege eine freie Zeit und *„die Möglichkeit, nichts zu tun“*. Die Radfahrten in die und von der Arbeit sind für sie Rituale für den Arbeitsein- oder -ausstieg und die einzige *„Auszeit“* in ihrem dichten Arbeitsalltag, in der sie auch zum Nachdenken kommt. Sie bieten ihr die Möglichkeit, *„in [...] [sich] gekehrt“* zu sein, wobei ihr äußere Einflüsse wie das Wetter oder Autolärm ganz egal sind. Durch ihre regelmäßige fahrrad-körperliche Bewegung verschafft sich Christine selbst Raum zwischen den Anforderungen ihres Alltags, der unabhängig von äußeren Bedingungen ist.

Soweit lässt sich über Christines Selbstverständnis, sich als Fahrrad-Fahrerin zu bewegen, sagen, dass sie aus Erfahrung weiß, wie die Verbindung zwischen Fahrrad und Körper beschaffen sein muss, damit die Fahrt für sie *„gemütlich“* wird. Sie achtet insbesondere darauf, dass ihr das Fahrrad aufgrund des richtigen Rahmens eine Haltung ermöglicht, in der sie sich nicht anstrengen muss und ihr eine größtmögliche Stabilität für ihre fahrrad-körperliche Bewegung gibt. Unter diesen Voraussetzungen ist ihr ihre körperliche Verbindung mit dem Fahrrad so selbstverständlich geworden, dass sie *„körperlich gar nichts merkt“*. Dadurch wird für sie die Zeit während des Fahrradfahrens zu einer *„Auszeit“*, in der sie nichts machen muss und weshalb sie sich während ihrer täglichen Fahrten *„wie im Urlaub“* fühlt. Während auch für sie die effiziente Geschwindigkeitsregulierung bereits so selbstverständlich geworden ist, dass sie sie in der Regel nicht mehr wahrnimmt, kommt aber ein Bewusstsein ihrer kontrollierten Richtungssteuerung und ihrer damit verbundenen Fähigkeit, Handlungsziele fahrrad-körperlich umzusetzen, besonders zum Ausdruck. Diese Fähigkeit setzt sie auch dafür ein, solche Routen anzusteuern, die

ihr eine Auszeit ermöglichen, ohne der Umgebung allzu viel Aufmerksamkeit widmen zu müssen.

### 6.2.2 Zwischen 17. und 23. Bezirk

Dass Christine der Verkehrsumgebung bewusst nicht viel Aufmerksamkeit schenkt, wurde auch daran deutlich, dass ihr weder auf meine Frage zu ihrer Wegzeichnung, ob sie für sie besonders markante Wegstrecken benennen kann, noch auf mein Nachfragen einige Zeit nach unserer gemeinsamen Fahrt etwas eingefallen ist: „*Mir fällt einfach nix auf [...], will ich auch gar nicht, dass mir was auffällt [...], mir fällt nicht einmal auf, dass ich eigentlich total schirke Strecken fahr*“.



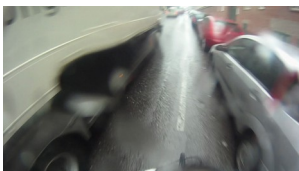
Dennoch zeichneten sich anhand ihrer Weg-Skizze einige markante Stellen ab. Charakteristisch für Christines Wegzeichnung ist zunächst, dass sie ihren Weg auch mit dem Bleistift über weite Flächen und mehrere A3-Blätter führt. Dadurch traten bereits die auf fünf Zeichenblättern nacheinander skizzierten Wegstrecken als abgrenzbare Etappen hervor. Zudem markieren die Ränder der Zeichenblätter die einzigen Stellen, wo sie die Linie mit dem Bleistift am Papier unterbrochen hat. Erst beim Zusammenfügen der einzelnen Blätter erschlossen sich die einzelnen Etappen zu einer durch lange gerade Linien und wenige rechtwinklige Kurven gekennzeichneten Gesamtstrecke. Gleichzeitig wurde sichtbar, dass die Ränder der einzelnen Blätter auch jene Stellen markieren, an denen die gleichmäßige – körperlich nicht wahrgenommene – Bewegung mit dem Fahrrad beeinträchtigt wird. Denn noch bevor ich Fragen zu Christines Wegzeichnung stellte, nahm sie Farbstifte zur Hand, mit denen sie grün die Bergabfahrten und rot die Steigungen entlang ihres Weges markierte.

So kommt anhand Christines Wegzeichnung ein fahrrad-körperliches Selbstverständnis zum Ausdruck, von dem die unmittelbare körperliche Aneignung einen wesentlichen Bestandteil bildet. Wie die Bewegung mit dem Fahrrad hat sie sich auch die Bewegung entlang ihres Weges

unmittelbar körperlich eingepägt, wobei ihr dementsprechend auch ihre unmittelbaren kinästhetischen Empfindungen Orientierungspunkte entlang ihres Weges sind. Im Folgenden werde ich anhand unserer gemeinsamen Bergauf- und Bergabfahrten nachspüren, welche Faktoren als Bestandteile ihres praktischen (Selbst-)Verständnisses während der verschiedenen Etappen zum Ausdruck kommen.

### ***Die Watt- und Possingergasse hinauf***

Von ihrer Wohnung fährt Christine „*einfach irgendwie*“ durch relativ ruhige Nebenstraßen bis zur Wattgasse, wobei sie sich an den Einbahnregelungen orientiert. Bei der Einfahrt in die Wattgasse lotet sie während des Reduzierens der Geschwindigkeit durch Wenden des Kopfes nach links die Situation aus, bevor sie rechts auf die stark befahrene Fahrbahn abbiegt. Die Fahrt auf der gerade verlaufenden Wattgasse im dichten Morgenverkehr zeichnet sich insbesondere durch



*Grenzlinie zwischen fahrendem LKW und parkenden Autos*

die Bewegung zwischen sich in die gleiche Richtung bewegendem Autos auf der Fahrbahn und parkenden Autos in einem dafür gekennzeichneten Bereich am rechten Straßenrand aus. Dabei bewegt sich Christine über weite Strecken genau auf der Grenzlinie, die die Fahrbahn vom Parkstreifen trennt.

Ein weiteres Charakteristikum der Wattgasse ist, dass der Parkstreifen in regelmäßigen Abständen durch etwas breitere Bushaltestellenbereiche unterbrochen wird. Diese kontinuierliche Abfolge von mit Autos vollgeparkten Parkstreifen und breiteren freien Haltestellenbereichen ermöglicht es Christine zum einen, dass sie in den Haltestellenbereich bei Bedarf ausweichen kann, erfordert es aber auch, dass sie mit Ende des Haltestellenbereichs und Beginn des nächsten vollgeparkten Parkstreifens wieder auf die Fahrbahn zurückfahren muss. Daher nutzt sie diese Möglichkeit hauptsächlich, um LKWs – die fast die gesamte Breite der Fahrspur einnehmen – auszuweichen, wenn sie von ihnen überholt wird bzw. um an ihnen vorbeizufahren, wenn sie vor einer Kolonne vor einer auf rot geschalteten Ampel abbremsen. So sind es vor allem LKWs in Kombination mit Ampelschaltungen und einer relativ schmalen Fahrspur, die Christine immer wieder zwischen Fahrbahn und sich eröffnenden Haltestellenbereichen – und manchmal den wenigen freien Parklücken – hin- und herpendeln lassen. Dabei sind es nicht nur die LKWs auf der Fahrbahn, sondern auch parkende LKWs, die aufgrund ihrer Breite über die markierte Linie in die Fahrbahn hineinragen, denen Christine – nun in die Mitte der Fahrbahn – ausweichen muss. Gerade anhand der Breite der LKWs wird hier deutlich, wie schmal die Zwischenräume ‚zwischen Autos‘ sind, die sich allein durch den Breitenunterschied zwischen PKWs und LKWs er-



öffnen. Zusätzlich erfordert die Steigung eine Regulierung des Krafteinsatzes ihrer Beine durch das regelmäßige Bedienen der Schalthebel, um nicht mehr Energie als nötig für die Bergauffahrt einsetzen zu müssen.

Folgende Filmsequenzen veranschaulichen Christines kontrollierte Richtungssteuerung und effiziente Geschwindigkeitsregulierung anhand der bisher beschriebenen Situationen:



*Das Ausweichen auf einen Haltestellenbereich*



*erfordert ein ‚Zurückpendeln‘ auf die Fahrbahn nach ihrem baldigen Ende.*



*Schalten für die Bergauffahrt*



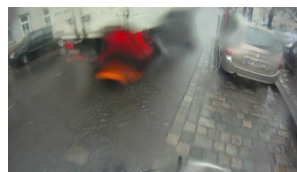
*Zwischen fahrenden und parkenden Autos*



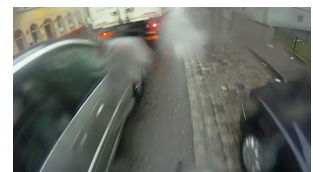
*Ausweichen auf einen freien Parkstreifen*



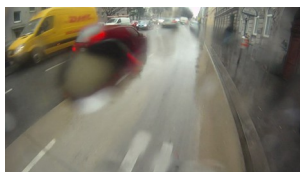
*während sie von einem LKW überholt wird*



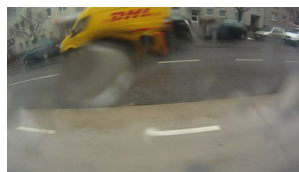
*erfordert erneutes ‚Zurückpendeln‘ auf die Fahrbahn nach dessen Ende.*



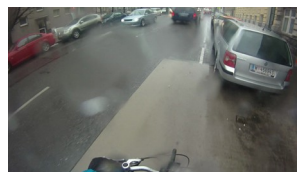
*Diesen vor einer roten Ampel abbremsenden LKW wird sie am nächsten freien Parkstreifen überholen*



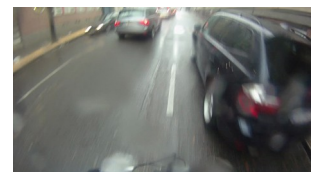
*Erneutes Ausweichen auf die Busspur*



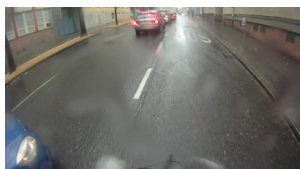
*Ausloten des ‚Zurückpendelns‘ auf die Fahrbahn*



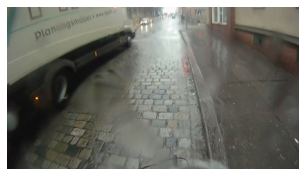
*vor dem daran anschließen- den Parkstreifen*



*bis sie beim nächsten Haltestellenbereich wieder nach rechts ‚pendeln‘ wird*



*und die freie Fahrt bis zur nächsten Ampel nutzt,*



*um den LKW erneut am freien Busstreifen zu überholen,*



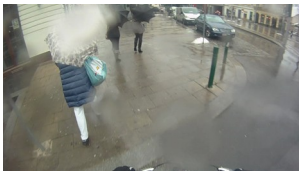
*von dem sie aber bald wieder auf die Fahrbahn zurück fahren und einem parkenden LKW nach links ausweichen muss,*



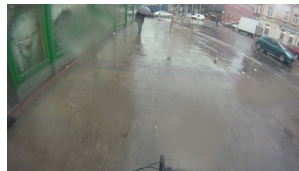
*bis sie ihre Fahrt geradlinig auf einem breiten Gehsteig fortsetzen kann.*

Bald darauf weicht Christine auf den breiten kaum frequentierten Gehsteig aus, der nun nicht mehr durch parkende Autos von der Fahrbahn abgeschottet ist, quert die nächste Kreuzung bei grün geschalteter Ampel gleich über den Zebrastreifen, um von ihm in den unmittelbar nach der Kreuzung folgenden Haltestellenbereich einzufahren. Dieser Haltestellenbereich geht in eine Rechtsabbiegespur über, die Christine direkt auf eine verkehrsberuhigte Nebenstraße parallel zur Possingergasse – (in die die Wattgasse an der Bezirksgrenze zum 16. Bezirk übergegangen ist) –

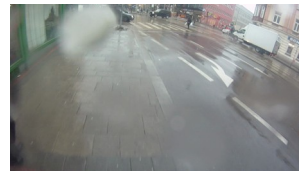
führt. Ab dieser Nebenstraße fährt Christine ähnlich wie zwischen ihrem Wohnort und der Wattgasse „einfach irgendwie“ in Seitengassen bis zur großen Kreuzung an der Hütteldorfer Straße, wo die – mittlerweile ebenfalls aufgrund einer Bezirksgrenze in die Johnstraße übergegangene – Possingergasse ihren höchsten ‚Gipfel‘ erreicht. Indem sich Christine nicht direkt von der Possingergasse-Johnstraße, sondern seitlich vom FußgängerInnenbereich neben der Hütteldorfer Straße der Kreuzung nähert, kann sie die Kreuzung gleich rechts abbiegend über den Zebrastreifen queren.



*Von der Seitengasse auf den Gehsteig*



*Anfahrt zur Kreuzung am Gehsteig*



*Ausweichen eines Fußgängers und Annäherung an den Kreuzungsbereich*



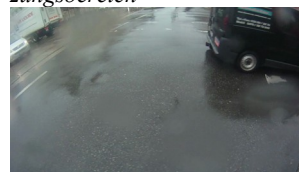
*Ansteuern des Zebrastreifens zur Querung der Kreuzung*



*Ausloten der Situation am Zebrastreifen*



*Fahrt über den Zebrastreifen*



*Ausloten der Situation auf der Kreuzung für die Weiterfahrt auf der Johnstraße*



*Einfahrt in die Johnstraße*

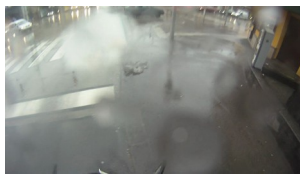
Dass Christine große Kreuzungen mit mehreren Abbiegespuren generell gerne umfährt und zu deren Querung vorzugsweise Zebrastreifen benutzt, wird sich auch im weiteren Verlauf ihres Weges noch zeigen.

### ***Die Johnstraße hinunter***

Auch die Johnstraße zeichnet sich durch eine relativ schmale Fahrbahn aus, ohne dass ein Bereich für FahrradfahrerInnen vorgesehen ist. Ähnlich geben auch auf diesem Wegstück die roten Ampelschaltungen die Stellen vor, an denen Christine an den abbremsenden und sich vor der roten Ampel stauenden Autos und LKWs vorbeifährt und sie sich im schmalen Zwischenraum zwischen Fahrbahn und Parkstreifen bzw. Gehsteigkante bewegt.

In einer flotten Bergabfahrt bei durchgehender Grünphase geht es weiter bis zur Linzer Straße, wo eine weitere Querung einer größeren Kreuzung ansteht. Auch diesmal fährt sie die Kreuzung über den Gehsteig an, auf den sie kurz vor der Haltelinie an der roten Ampel rechts hinauffährt. Über den Gehsteig gelangt sie zum Fahrradweg, den sie für die Querung der Kreuzung nutzt. Auf diesem relativ breiten Fahrradweg bleibt sie auch, um über die nächsten drei großen Kreuzungen mit der Mariahilfer Straße, der linken Wienzeile und der Schönbrunner Schloßstraße zu

kommen, bevor sie vor dem Schloss Schönbrunn links auf den Gehweg auffährt. Auf dem weicht sie nur links auf einen langen freien Bushaltestellenbereich aus, wenn FußgängerInnen am Gehweg unterwegs sind.



*Von der Johnstraße über den Gehsteig*



*zum Fahrradweg,*



*der Christine eine sichere Fahrt über die Kreuzung*



*und eine ungehinderte Fahrt*



*bis zur nächsten Kreuzung ermöglicht.*



*Nach Querung der Schönbrunner Schloßstraße wird auch die Mariahilfer Straße über eine Radfahrüberfahrt gequert,*



*und so kommt sie ungehindert am Radweg bis zum Schloss Schönbrunn.*



*Da der Radweg in die gewünschte Richtung endet, nutzt sie nach der nächsten Kreuzung den Gehsteig, von dem sie wegen der FußgängerInnen auf die Busspur ausweicht.*

Da Christine im Unterschied zu Richard bei roten Ampelschaltungen stehenbleibt, markieren die durch Ampelschaltungen regulierten Kreuzungen auch jene Stellen, an denen Christine ihre fahrrad-körperliche Verbindung löst, indem sie einen Fuß auf den Boden abstellt. So hatte ich bei unserer gemeinsamen Fahrt von der Querung der Linzer Straße bis zum Einbiegen auf den Gehweg vor Schloss Schönbrunn innerhalb kurzer Zeit vier Mal die Gelegenheit zu einem kurzen Gespräch mit Christine und erfuhr von ihrer Freude darüber, wenn sie schneller als die Autos ist, über ihre Irritation, dass eine rote Ampelschaltung ihren Berechnungen nach jetzt aber grün sein müsste, oder über ihre Gründe, immer nur die gleiche Strecke entlangzufahren. Dass auf dieser relativ kurzen Teilstrecke der gleichmäßige Fluss ihrer Fahrt mehrmals unterbrochen wird, kommt auch anhand Christines Wegzeichnung zum Ausdruck, wo die Linzer Straße und die Wienseile bzw. Schönbrunner Schloßstraße zu beiden Seiten des dazwischenliegenden U-Bahnbereichs wie Querbalken als Barrieren ihrer sonst fließenden Fahrt erscheinen. Zusätzlich ist diese Teilstrecke dadurch gekennzeichnet, dass sie die einzige ist, die durchgehend auf einem Radweg zurückgelegt wird. Nach der Umfahrung des Schönbrunner Schlossparks entlang des Gehwegs kündigt Christine mit den Worten „jetzt müsst ma Anlauf nehmen“ die nächste Etappe über den Grünen Berg an.

### ***Über den Grünen Berg und die Altmannsdorfer Straße hinunter bis nach Alt-Erlaa***

Die Bewältigung des „Grünen Bergs“ beginnt zunächst am menschenleeren Gehsteig direkt neben der mehrspurigen Grünbergstraße mit einer bewussten Steigerung der Geschwindigkeit, bis bald danach die Fahrt zunehmend langsamer und anstrengender wird. Eine besondere körperliche Herausforderung stellt die letzte Steigung dar, bei der der Gehweg von der Straße weg in ein Waldstück führt und im Vergleich zur parallel verlaufenden Straße ein zusätzlicher Höhenunterschied überwunden werden muss. Wenn Christine – teilweise durch ein Fahren im Stehen – die höchste Stelle ohne Fahrtunterbrechung erreicht hat, ist sie auch immer besonders stolz darauf, dass sie es wieder geschafft hat.

Nach der Überwindung des Grünen Bergs quert sie über den Zebrastreifen eine große Kreuzung, um danach kontinuierlich am Gehsteig die Altmannsdorfer Straße hinunter zu fahren. Während dieser flotten Bergabfahrt begegnete sie während unserer gemeinsamen Fahrt nur drei FußgängerInnen, an denen sie mit reduzierter Geschwindigkeit vorbeifuhr. Außerdem kam es auch entlang der Altmannsdorfer Straße dann zu Fahrtunterbrechungen, wenn Kreuzungen durch Ampelschaltungen reguliert wurden. Bei unregulierten Kreuzungen setzt sie ihre Fähigkeit, ihren Standpunkt auszuloten und flexibel auf die Gegebenheiten der Situation zu reagieren, aber ganz selbstverständlich und geschickt ein und lässt sich davon auch von starkem Verkehr und LKWs nicht abhalten. So quert sie beispielsweise eine die Altmannsdorfer Straße kreuzende Straße ohne Fahrtunterbrechung und ohne merkliche Geschwindigkeitsreduktion, indem sie zunächst rechts am Gehsteig in die Querstraße einbiegt, um dann bei Gelegenheit geschickt zwischen den von links kommenden fahrenden Autos und den vor der Kreuzung wartenden Autos auf der rechten Fahrbahnhälfte hindurch zu manövrieren, bis sie schließlich ihre Fahrt am Gehsteig wieder fortsetzen kann.

Kurz vor einer Autobahnauffahrt erfolgt durch das Einbiegen auf einen Fußweg, der durch eine ruhige Kleingartensiedlung führt, ein abrupter Übergang von dieser fast ausschließlich von motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen stark in Anspruch genommenen Teilstrecke zu einer Etappe, auf der Christine bis zur Wohnsiedlung Alt-Erlaa fast ausschließlich auf Fußwegen zwischen Gärten oder Wiesen entlangfährt. Auch die weitere Fahrt wird nur noch einmal von einer großen Kreuzung direkt an der U-Bahnstation Alt-Erlaa unterbrochen. Vom Parkplatz der Wohnsiedlung Alt-Erlaa kommend ordnet sie sich gleich zwischen einigen an der Haltelinie wartenden Autos ein, bleibt kurz vor dem Zebrastreifen stehen, und während die Autos noch weiter an der Haltelinie stehen, fährt sie weiter über die Kreuzung, sobald die FußgängerInnen vorübergegangen sind.

Erst beim Verlassen des Kreuzungsbereichs fällt ihr auf: „*Ich hab jetzt den Polizisten gar nicht g'seh'n, ich hab ma schon dacht, komisch, die fahren nicht, aber is eh gut*“. Auch hier setzt sie an einer auf den ersten Blick unregulierten Kreuzung ihre Fähigkeit ein, Möglichkeiten für ihre ungehinderte Fahrt auszuloten und nutzt ‚die Gunst der Stunde‘ von den noch an der Haltelinie wartenden Autos unbehelligt über die Kreuzung zu kommen. Da keine Ampel die Kreuzung reguliert, ist das für sie so selbstverständlich, dass sie den Polizisten mitten auf der Kreuzung zunächst gar nicht bemerkt. Nach einer etwa 50minütigen Fahrt kann sie an dieser Stelle auch ankündigen, dass „*jetzt [...] nur mehr schöne Strecke [is]*“

### ***Entlang der U-Bahnlinie U6 bis nach Siebenhirten***

Diese „*nur mehr schöne Strecke*“ fährt sie entlang eines breiten Radweges, der eben zwischen U-Bahnlinie und Gartenhäusern oder Grünflächen verläuft. Auch die wenigen Kreuzungen bis nach Siebenhirten erfordern kaum Aufmerksamkeit, da sie auch für FahrradfahrerInnen explizit geregelt sind. So war es uns während unserer gemeinsamen Fahrt entlang dieser Etappe möglich, nebeneinander zu fahren und *gut in Kontakt zu bleiben*, wie es Richard ausdrücken würde. Wir konnten uns ausführlich über Fahrräder, Fahrradwege und das Fahrradfahren im Allgemeinen austauschen, wobei mir Christine auch von ihren Erfahrungen im Wiener Straßenverkehr abseits ihres täglichen Arbeitsweges erzählte, die in die Analyse und Beschreibung ihres praktischen Verständnisses mit einfließen.

Nicht zuletzt wegen unseres Gesprächs entlang dieser Teilstrecke, brauchten wir für die Fahrt etwas länger als es Christine sonst gewohnt ist. Da sie pünktlich zu ihrem Unterricht kommen wollte, fuhr sie ab der U-Bahnstation Siebenhirten das letzte Teilstück nach der Wiener Stadtgrenze alleine weiter. Ob sie auch den gesamten Rückweg wieder mit dem Rad fahren oder zumindest für Teilstrecken die U-Bahn nehmen wird, wird sie wie immer nach Lust und Laune entscheiden.

### **6.2.3 Christines praktisches Verständnis**

Ähnlich wie für Richard, ist es ein **Ziel** von Christine, ihre täglichen Wege gemütlich, das heißt ohne Anstrengung und mit konstanter Geschwindigkeit zu bewältigen, sodass ihr Puls möglichst gleich niedrig bleibt. Um dieses Ziel zu erreichen, weiß sie um die richtige Verbindung mit dem Fahrrad und auf welche Weise das Fahrrad dabei ihre körperlichen Bewegungen unterstützt und wie sie das Fahrrad gleichzeitig im Griff hat und ihr Ziel bewusst ansteuern kann. „Gemütlich“ heißt für Christine nicht nur, körperlich beim Fahrradfahren nichts zu merken, sondern auch, äu-



ßen Faktoren so wenig Aufmerksamkeit wie möglich schenken zu müssen. Nach diesen Zielen richtet sie auch die Wahl ihres Weges aus, wobei Topographie, Geradlinigkeit und das Vermeiden von Kreuzungspunkten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen hierfür die wichtigsten Kriterien bilden.

Von den *materiellen Dingen, Infrastrukturen und in sie eingeschriebene Regeln* bestimmen vor allem Steigungen mit, auf welchen Routen sich Christine durch Wien bewegt. Sie nimmt sie unmittelbar körperlich als „Anstrengung“ oder „Schwitzen“ wahr, was sie während des Fahrradfahrens aber grundsätzlich vermeiden möchte. Daher sind Steigungen auf Routen, die sie zum ersten Mal gefahren ist, auch Anlass dafür, nach alternativen Strecken zu suchen. Für Christine ist es auch selbstverständlich geworden, dass sie sich nach diesem Spüren von Steigungen in der Stadt orientiert: *„So merk ich einfach, dass Wien wirklich hügelig ist. Ich sag halt, der wohnt da oben oder da unten in der Stadt, so seh ich`s als Fußgängerin, glaub ich, nicht“*. Ähnlich wie Richard orientiert sich auch Christine entlang ihres Weges vor allem an der Kombination von Steigungen und Ampelschaltungen, wie es anhand ihrer folgenden Erläuterung zu ihrer Wegzeichnung beispielhaft zum Ausdruck kommt: *„Da kann man ’runterfahren, da ist keine Ampel, da muss ich nur schauen, wer von rechts kommt, und dann bleib ich steh’n, dann muss ich schnell Gas geben, dass ich zwei [Ampeln] in einem nehmen kann, [...] Bei der Rückfahrt ist das ganz anders, weil da ist es total steil bergauf, und das ist dann anders“*. Da sie Ampelschaltungen bereits vorab im Kopf hat, weiß sie schon im Voraus, wo sie schneller oder langsamer fahren muss, um die Grünphasen zu erwischen. Zudem beschreibt Christine, wie sie die Ampelschaltungen dazu antreiben, so schnell zu fahren, dass sie sich anstrengen muss. Wenn sie den möglichst direkten Weg wählt, bringt sie die Topographie, und wenn sie möglichst schnell an ihrem Arbeitsort ankommen möchte, bringen sie die Ampelschaltungen dazu, sich mehr anzustrengen, als ihr eigentlich lieb ist. Das Ziel einer direkten und schnellen Fahrt gerät so in Widerspruch zu Christines gleichzeitigem Wunsch nach einer gemütlichen Fahrt, bei der ihr Puls möglichst gleich bleibt.

Während es eine Gemeinsamkeit entlang Richards und Christines Fahrten ist, dass sie ihre Geschwindigkeitsregulierung nach grünen Ampelphasen ausrichten, unterscheiden sie sich dadurch, dass Richard zusätzlich die Wahl seines Weges und somit seine Richtungssteuerung nach den Ampelphasen ausrichtet, indem er im Fahren immer nach anderen möglichen Wegen sucht, wenn er sich roten Ampeln nähert. Dass Christine hingegen bei geregelten Kreuzungen selten alternative Möglichkeiten für eine ungehinderte Weiterfahrt auslotet, hat meines Erachtens damit zu tun, dass sie neben ihrem Ziel, auf möglichst direktem Weg zu ihrem Arbeitsplatz zu kom-

men, zusätzlich das Ziel verfolgt, sich in ihrer „Auszeit“ nicht mehr als unbedingt notwendig mit der Umgebung auseinandersetzen zu müssen. Sie fährt deshalb immer denselben Weg, weil sie sich längst keine Gedanken mehr darüber machen muss, wie sie ihr Weg direkt und unter Meidung möglicher Zusammenstöße mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen ans Ziel bringt. Sie hat nicht nur die meisten Ampelschaltungen vorab im Kopf, sondern auch, wie sie beispielsweise der Haltestellenbereich nach einer Kreuzung auf der Possingergasse gleich direkt auf die Nebenfahrbahn von der stark befahrenen Straße und dem Queren der mehrspurigen Kreuzung Johnstraße/Hütteldorfer Straße wegführen wird. Christine fährt *„einfach den geraden Weg“*, von dem sie sich anders als Richard auch von Verkehrsregulierungen nicht abbringen lässt. An unregelten Kreuzungen wie etwa während ihrer Bergabfahrt die Altmannsdorfer Straße hinunter oder bei Alt-Erlaa weiß sie aber ebenso wie Richard aus ihrer fahrrad-körperlichen Bewegung heraus Möglichkeiten auszuloten, um ‚Lücken im Verkehr‘ geschickt für eine ungehinderte Fahrt zu nutzen.

Ähnlich wie Richard orientiert sie sich im Hinblick auf ihr Ziel an breiten Autostraßen, weil sie oft die direktesten und geradlinigsten Routen ermöglichen. Sie fährt aber nur dann auf der Fahrbahn, wenn es unmittelbar daneben weder Ausweichmöglichkeiten auf Fahrrad- oder Gehwege noch auf freie Park- oder Bushaltestellenbereiche gibt. Am häufigsten weicht Christine auf breite und wenig frequentierte Gehwege aus, auf denen sie sich – auch beim Queren von Kreuzungen auf Zebrastreifen – weder mit FußgängerInnen noch mit Autos auseinandersetzen muss. Dabei sind es oft parkende Autos, die ihr den Zugang zu den nicht von Autos befahrenen Bereichen verstellen. Während parkende Autos Richard den Wunsch nach mehr Austausch mit nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen verwehren, verwehren sie Christine die Realisierung ihres Wunsches, anderen VerkehrsteilnehmerInnen möglichst auszuweichen.

Fahrradwege benutzt auch Christine nur dann, wenn sie zufällig gerade entlang ihrer Route vorhanden sind, richtet ihre Routen aber auch deshalb nicht nach ihnen aus, weil *„in Wien gibt’s keinen einzigen Fahrradweg, der dich zielführend irgendwohin bringt, ich mein, die hören dann immer irgendwo im Nirgendwo auf“*. Wie die für öffentliche Busse errichteten Bereiche stellen Fahrradwege daher sowohl für Richard als auch für Christine Ausweichmöglichkeiten entlang der breiten Straßen dar, wenn sie direkt von der Fahrbahn erkennbar und zugänglich sind und wenn sie wissen, dass sie sie auch dorthin bringen, wo sie hin wollen. Die für Straßenbahnen errichteten Infrastrukturen stellen für Christine mehr noch als für Richard Bereiche dar, die sie bewusst meidet, da sie sich insbesondere auf solchen *„Schienenstraßen“*, auf denen es aufgrund der Enge der Straße keine Ausweichmöglichkeit gibt, *„[...] vor den Autos [fürcht]“*.

Um nicht unerwartet in solche Situationen zu kommen, bleibt sie auf ihrem gewohnten Weg, auf dem ihr dann auch nur solche materiellen Dinge, Infrastrukturen und Regelungen auffallen, mit denen sie nicht rechnen konnte. Das sind in erster Linie neu errichtete Baustellen, in deren Zusammenhang sie sich an eine einzige bewusste Interaktion mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen erinnern kann, als sie versucht hat, mit dem LKW-Fahrer Blickkontakt aufzunehmen, der überraschend ihren Weg kreuzte: *„Da ist einfach auf einmal plötzlich der Lastwagen kommen, der wollte da reinfahren, und ich hab noch nie einen Lastwagen gesehn, der so quer drüberfährt; normal kann man da gar nicht fahren, deswegen ist mir das aufgefallen“*. Im Unterschied zu Richard ist Kommunikation mit **anderen VerkehrsteilnehmerInnen** aber sonst kein Thema für Christine. Sofern keine unerwarteten Ereignisse wie der genannte Lastwagen auftreten, läuft die alltägliche non-verbale Interaktion im Straßenverkehr ebenso selbstverständlich ab, wie die Bewegung des Fahrens an sich.

Dennoch spricht sie im Interview und in Gesprächen während und nach der gemeinsamen Fahrt ihre Beziehung zu anderen VerkehrsteilnehmerInnen an, wobei es insbesondere Autos sind, die ihr Handlungsverständnis vor allem mit Gefühlen von Angst und Unsicherheit prägen. Nicht nur auf engen Schienenstraßen fährt die Furcht vor Autos mit, sondern sie erlebt es auch als bedrohlich, wenn es aufgrund von engen Fahrbahnen nicht möglich ist, einen Sicherheitsabstand zwischen Autos und FahrradfahrerInnen einzuhalten. Zudem empfindet sie es als ein *„ziemlich hohes Risiko“*, wenn sie gezwungen ist, sehr nah an den parkenden Autos zu fahren: *„Mir ist dann schon öfter passiert, dass jemand einfach die Tür aufreißt, und das ist halt, [...] das ist mir unheimlich“*. Deshalb fährt sie *„dann halt oft auch Gehsteig oder gegen die Einbahn, da fühl ich mich sicherer als gerade neben den Autos, weil da sehen mich die Autos wenigstens“*. Wie für Richard ist es auch für Christine im Umgang mit Autos selbstverständlich geworden, dass sie auf sich aufmerksam machen muss, um nicht von ihnen übersehen zu werden. Dabei ärgert sie sich darüber, dass sie als Fahrradfahrerin in Wien immer defensiv fahren muss, weil sie von Autos *„überfahren“* wird, selbst wenn sie im Recht ist. Das erfährt Christine beispielsweise, wenn sie gegen eine Einbahn fährt, von der FahrradfahrerInnen aber explizit durch ein entsprechendes Hinweisschild ausgenommen sind: *„Ich darf gegen die Einbahn fahren, fahr aber so vorsichtig, als würd ich nicht legal gegen die Einbahn fahren, weil die Autos, die zeigen mir den Vogel“*. Auch auf meine offene Abschlussfrage im Interview, ob ihr sonst noch etwas zum Unterwegssein mit dem Fahrrad einfällt, antwortete Christine spontan damit, dass *„Wien [...] einfach keine Fahrradstadt [ist], weil jeder fühlt sich genervt von Fahrrädern, also das ist wirklich halblegal Fahrrad fahren hier, vom G'fühl“*.



Gerade anhand des Gefühls von (Un-)Sicherheit lassen sich Unterschiede in Christines und Richards Handlungsverständnis ausmachen. Begleitet vom Bewusstsein, von Autos nicht wahrgenommen zu werden, führt es bei Christine zu einem defensiven Fahrstil, mit dem sie nach Möglichkeit zwischen für FußgängerInnen und öffentliche Busse eingerichteten Bereichen hin- und herpendelt oder Einbahnstraßen nutzt, um nicht direkt zwischen den Autos auf der Fahrbahn fahren zu müssen. Dabei hat sie gleichzeitig das Gefühl, sich nicht legal durch die Stadt zu bewegen. Richard hingegen veranlasst dieses Gefühl der (Un-)Sicherheit dazu, sich mitten im Verkehr gegenüber den Autos zu behaupten, wobei aber auch er das Gefühl hat, sich „irgendwie durchschummeln“ zu müssen. Ihr unterschiedlicher Umgang mit dem Bewusstsein, dem motorisierten Verkehr unmittelbar körperlich ausgesetzt zu sein und möglicherweise übersehen zu werden, steht auch in direkter Verbindung damit, wie sie sich im städtischen Verkehr orientieren. Während sich Christine hauptsächlich an Infrastrukturen orientiert, die ihr Ausweichmöglichkeiten bieten, orientiert sich Richard vor allem an den Bewegungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen, auf die er seine Bewegung kontinuierlich abstimmt.

Die Aufgabe, die der motorisierte Straßenverkehr an Christine stellt, im Hin- und Herpendeln zwischen unterschiedlichen Bereichen Möglichkeiten für eine schnelle und sichere Fahrt kontinuierlich auszuloten, geht aber bei ihr nicht nur mit Gefühlen von Irritation, Angst und Unsicherheit einher, sondern ebenso mit Gefühlen von Freude und Ermächtigung. Indem sie „kurz am Gehsteig, kurz mal gegen die Einbahn“ fährt, wirkt sie nicht nur ihrer *Furcht vor Autos* entgegen, sondern das ermächtigt sie gleichzeitig auch dazu, den Autos im Endeffekt immer ‚ein Stück voraus‘ sein zu können, weil „man [...] sich viel mehr erlauben [kann]“. Manchmal macht es ihr abseits ihrer Alltagsroute wie etwa auf der (alten) Mariahilfer Straße aber einfach auch nur Spaß, ihre Geschicklichkeit zu erproben und dabei einen „Adrenalin-Kick“ zu spüren. Wenn sie auf dem innerstädtischen Parcours im Slalom bauliche Hindernisse umfährt, sich „an Autos vorbeiquetsch[t]“ und dabei querenden FußgängerInnen ausweicht, ist sie immer wieder stolz, wenn sie ihn gemeistert hat. Allerdings betont sie auch hier, dass sie das nur „lustig“ findet, wenn es „nicht zu gefährlich“ ist, und dass sie das auch „[...] nicht die ganze Zeit“ braucht. Durch ihren Stolz, wenn sie ihren Parcours aber auch die letzte Steigung über den Grünen Berg gemeistert hat, drückt sich auch ein Handlungsverständnis aus, von dem das Bewusstsein, aus eigener Körperkraft und durch selbst angeeignete körperliche Fähigkeiten Hindernisse überwinden zu können, einen wesentlichen Bestandteil bildet. Mit diesem Verständnis nimmt sie auch ‚ihre Stadt‘ in Besitz:

*„Für mich ist Wien alles, wo ich mit dem Fahrrad schon einmal war, das ist irgendwie erschlossen. Und wo ich mit dem Auto war, nicht. [...]. Wenn ich mit dem Fahrrad dort war, ist es in meinem Einflussbereich [lacht], so gefühlsmäßig irgendwie“.*

### **6.3 Laurin: „Wenn grün is, dann kann ich genauso gut überfahr’n werden“**

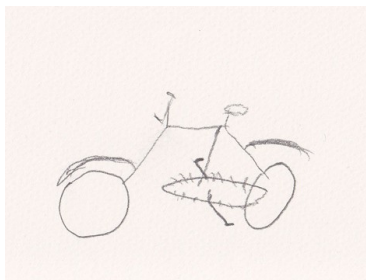
Laurin habe ich im Rahmen eines Treffens mit StudienkollegInnen kennengelernt. Er hat sich im Lauf eines Gesprächs über mein geplantes Masterarbeits-Thema bereit erklärt, die Forschung mit mir durchzuführen. Er ist seit über zehn Jahren überzeugter und engagierter Alltagsradler in Wien. Seine täglichen kurzen Wege sind vor allem durch ein Pendeln zwischen Universität, Wohnort und Arbeitsplatz zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten geprägt.

#### **6.3.1 Laurins Lernerfahrungen, Fahrrad und Selbstverständnis, sich als Fahrrad-Fahrer zu bewegen**

Laurin kann sich an seine Anfänge des Fahrradfahrens kaum noch erinnern. Er schätzt, dass er ungefähr fünf Jahre alt gewesen sein muss, als er das Fahrradfahren „*am Land d’raußen*“, wo er aufgewachsen ist, gelernt hat. Seine ersten Erinnerungen an das Fahrradfahren verbindet er mit einem BMX- und einem Fünfgang-Rad, mit denen er etwa im Alter zwischen sechs und zehn Jahren in der Gegend oft und gerne allein „*einfach herumgefahren*“ ist. Mit der Übersiedlung nach Wien wurden ihm aber Fahrten alleine verboten, weil seine „*Eltern [...] immer sehr viel Angst g’habt [haben]*“. Erst durch einen Generalstreik, wegen dem just an dem Tag seiner schriftlichen Englisch-Matura die öffentlichen Verkehrsmittel nicht fahren, wurde dieses elterliche Verbot durchbrochen: „*Da haben meine Eltern natürlich erlaubt, dass ich mit’m Rad fahr, und da war das eigentlich das erste Mal, dass ich mal komplett alleine fahre, da war ich eigentlich extrem alt, 18 Jahre, und wie ich da g’fahr’n bin, [...], hab ich mich eigentlich extrem geärgert, dass ich nicht schon viel früher fahr’n hab dürfen, weil dann hätt ich sicher zehn Minuten, viertel Stunde, länger schlafen können*“.

Für seine täglichen Fahrten in Wien verwendet Laurin seit etwa sechs Jahren ein Fahrrad mit 28-Zoll-Reifen und „*Hörnern*“ am Lenkerbügel, zwei Eigenschaften, die ihm bei seinem Fahrrad besonders wichtig sind. Denn die Kombination eines großen Reifendurchmessers mit einem nach oben gebogenen Lenkerbügel ermöglicht es ihm, „*hoch*“ und „*gemütlich [zu] sitzen*“, was für sein „*gutes Fahrgefühl*“ essenziell ist. Aufgrund der hohen und gemütlichen Position, die er auf seinem Fahrrad einnehmen kann, bezeichnet Laurin „*diese Form von Fahrrad als SUV unter den Fahrrädern*“. Sein „*SUV*“ ermöglicht ihm auch deshalb ein gutes Fahrgefühl, weil er mit großen

Reifen leichter schnell fahren kann und er aufgrund der Hörner insbesondere beim Bergauffahren das Gefühl hat, „*dass das von der Kraftübertragung besser geht*“. Dafür ist für ihn neben großen Reifen und Hörnern auch die richtige Höheneinstellung des Sattels wichtig. Neben seiner richtigen Positionierung und Haltung ist ihm auch wichtig, dass sein Fahrrad „*schön rennt, wenn die Schaltung gut eing'stellt is*“ und dass es „*sauber läuft*“, sodass es keine Geräusche macht oder die Bremsen nicht schleifen.



Laurins Fahrradzeichnung

Diese Beziehung zu seinem Fahrrad kommt auch in Laurins Zeichnung zum Ausdruck, die er wie Richard mit den Kreisen der Räder beginnt, die er dann trapezförmig miteinander verbindet. Auf dem so skizzierten Rahmen ‚montiert‘ er gleich anschließend die Kotflügel und dann seinen „Sitz“ am rechten und den Lenker am linken oberen Eck, wobei er auch während des Zeichnens auf die Wichtigkeit der „Hörner“ hinweist. Durch die von Kotflügeln geschützten Räder und seine mit Sattel und „Hörnern“ skizzierte Haltung wird auch anhand der Zeichnung in gewisser Weise die Einheit von gemütlichem Fahren und gemütlichem Sitzen zum Ausdruck gebracht. Erst als ich ihn gegen Ende des Interviews fragte, wie er den Antrieb auf seinem Fahrrad einzeichnen würde, skizzierte er die Kette, die Pedale und eine Verbindungslinie zum Sattel, womit er auch eine direkte Verbindung des Antriebs mit seiner körperlichen Position herstellte. Wie bei Richard und Christine scheint auch auf Laurins Zeichnung das Herstellen von Geschwindigkeit in dieser gemütlichen Position zunächst wie von alleine zu funktionieren.

Dass ihm wie Richard und Christine sein Fahrrad eine gemütliche Fahrt ohne Anstrengung ermöglichen soll, kommt auch darin zum Ausdruck, dass er den Kauf eines Single-Speed-Fahrrads als Fehlkauf bezeichnet: Obwohl es „*so toll aussieht, steht es nur 'rum, weil es dann doch zu anstrengend ist*“ damit zu fahren. Dass Laurin sein unbenutztes Single-Speed-Fahrrad als „Sportgerät“ bezeichnet, „*weil du in einer höheren Frequenz treten musst*“, veranschaulicht auch, dass er sich ähnlich wie Richard und Christine mit dem Fahrrad nicht sportlich betätigen will. Um mit dem Single-Speed in der von ihm gewohnten Geschwindigkeit zu fahren, müsste er sich viel mehr anstrengen als mit seinem „SUV“, mit dem „*[...] es einfach gemütlich [ist]*“.

Sein Selbstverständnis, sich als Fahrrad-Fahrer zu bewegen, drückt sich auch darin aus, dass er sein Rad immer mit hat, wenn er die Wohnung verlässt, auch wenn er gelegentlich mit seinem Fahrrad die U-Bahn benutzt: „*Es is ein extrem komisches Gefühl, wenn ich das Rad nicht mit-hab, ich fühl mich total, also mir fehlt irgendwas*“. Dies ist auch der Grund, warum er nicht ger-

ne mit jemandem im Auto mitfährt: „[W]eil also dann mach ich mir schon Gedanken darüber, ja, dann hab ich aber kein Rad, [und] wenn ma dann wieder z'rückkommen, muss ich vielleicht wieder öffentlich fahren zum Rad hin“. Das beeinträchtigt sein „Gefühl von Freiheit“, das er hat, wenn er sich mit dem Rad durch die Stadt bewegt.

Aus diesen Gründen beschäftigt Laurin derzeit auch die Frage, wo er sein Fahrrad in Zukunft warten und reparieren lassen kann, da sein langjähriger Fahrradmechaniker, zu dem er jederzeit kommen konnte, vor kurzem in Pension gegangen ist. Er könnte sich zwar nach wie vor jederzeit bei seinem zuverlässigen Fahrradmechaniker melden, aber da er sein Fahrrad zur Reparatur nach Niederösterreich transportieren müsste, weil ihm in Wien kein Raum mehr zu Verfügung steht, ist dies für Laurin keine befriedigende Option. Denn wie Richard möchte er „[...] nach der Reparatur [das Rad] eigentlich wieder sofort haben“ und „keinen Tag darauf verzichten“. Durch die Pensionierung seines Fahrradmechanikers empfindet er es als „ein bissl ein Manko“, dass er sich „bis jetzt eigentlich nicht wirklich“ mit Wartung und Reparatur seines Fahrrads auseinandergesetzt hat. Deshalb denkt Laurin auch darüber nach, einmal zur Bikekitchen<sup>28</sup> zu fahren, wo er in einem mit entsprechenden Werkzeugen ausgestatteten Werkstattraum die Möglichkeit hat, sein Fahrrad mit Hilfestellung selbst zu warten und zu reparieren. Dies stellt für Laurin eine Möglichkeit dar, um genügend Fähigkeiten zu entwickeln, dass er wie Richard die Verfügbarkeit seines Fahrrads selbst in die Hand nehmen kann, um keinen Tag auf sein Fahrrad und sein Gefühl von Freiheit verzichten zu müssen.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass Laurin ein neues Selbstverständnis als Fahrrad-Fahrer in der Stadt entwickelt hat, als er durch äußere Umstände gezwungen wurde, seinen Schulweg selbst in die Hand zu nehmen. Erst ab diesem Zeitpunkt konnte er sich aufgrund eigener Erfahrungen von Gefühlen der Angst und Vorstellungen eines ‚städtischen Gefahrenraums‘, mit denen das Fahrradfahren in der Stadt durch seine Eltern belegt war, lösen. Ihm ist als langjährigem Fahrrad-Fahrer die Verbindung mit dem Fahrrad so selbstverständlich geworden, dass es sich „komisch“ und ungewohnt anfühlt, wenn ihm das Fahrrad zum Körper fehlt. Die Verbindung mit seinem Fahrrad geht vor allem mit Gefühlen von Freiheit und Unabhängigkeit einher, auch weil er sich ähnlich wie Richard mit dem Fahrrad – im Unterschied zu Mitfahrgelegenheiten mit dem Auto – so bewegen kann, wie er will. Anders als Richard erlebt er aber weniger seinen unmittelbaren körperlichen Einfluss auf die fahrrad-körperliche Bewegung als ermächtigend,

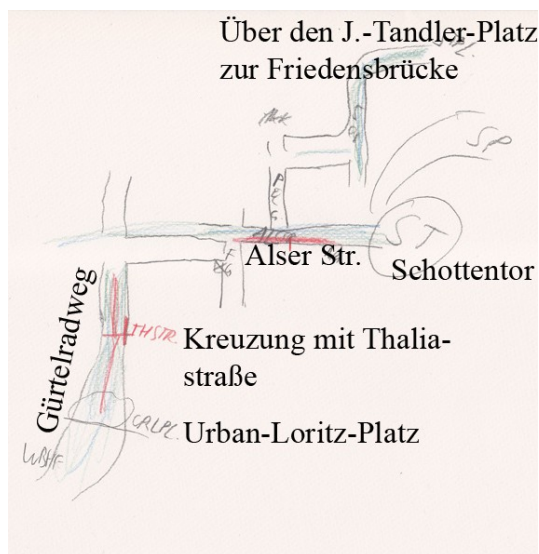
---

28 Die „Fahrradküche“ ist eine Fahrrad-Selbsthilfe Werkstatt, die als Verein auf Basis von Spenden arbeitet, als öffentlich zugänglicher Raum konzipiert ist und den Gedanken einer solidarischen Ökonomie verfolgt (vgl. Bikekitchen: website).

sondern dass ihm sein Fahrrad eine Fortbewegung ermöglicht, bei der er von anderen unabhängig ist.

### 6.3.2 Rund um den 8. Bezirk

Laurins zwei meistgefahrenen Wege zu seinem Arbeitsplatz und zur Universität gehen von seinem Wohnort aus entweder „so rauf zum Gürtel“ und „dann halt so runter“ bis in die Nähe des Westbahnhofs oder „auf der ander'n Seite runter, wo das Schottentor is“, wie er es während seiner Wegzeichnung beschreibt. Ähnlich wie bei Christine drückt sich so anhand seiner Wegbeschreibung eine räumliche Orientierung anhand der städtischen Topographie aus.



Laurins Wegzeichnung (Bezeichnung der Wegstrecken hinzugefügt)

Im Unterschied zu Richards und Christines Wegzeichnungen spiegelt keine fließende Linie seine täglichen Fahrten wider, was meines Erachtens auch auf die Kürze der Strecken zurückgeführt werden kann. Laurin selbst betont auch die besondere Qualität, dass er mit dem Fahrrad von seinem Wohnort aus „[...] innerhalb von fünfzehn Minuten an sehr vielen Orten sein [kann]“. Diese Qualität kommt insofern auf seiner Zeichnung zum Ausdruck, als er ein „Quartier, wo ich mich sehr gut auskenn“ skizziert, das er auch explizit von anderen Gegenden Wiens unterscheidet, in denen seine Fahrten auch von anderen

Gefühlen und Wahrnehmungen begleitet werden. Ähnlich wie bei Christine bezieht sich *sein Quartier* auf jenen Teil der Stadt, den er fahrrad-körperlich erschlossen und so *in Besitz* genommen hat.

#### ***Hin und zurück auf der Alser Straße***

Die von Laurin am häufigsten befahrene „sehr kurze Route“ ist die zwischen seinem Wohnort im 8. Bezirk und der Universität Wien in der Nähe des Schottentors, für die er bis zu vier mal täglich die Alser Straße hinunter und wieder hinauf fährt. Besonders markant bei der Hinfahrt ist für Laurin „eigentlich der gesamte Weg“, weil „[...] ma extrem schnell [is]“. Auf der Rückfahrt von der Universität ist Laurin nicht ganz so schnell, weil er einige Umwege und „Hindernisse“ mehr zu nehmen hat und es zudem leicht bergauf geht. Im Unterschied zur Hinfahrt, bei der ihn die Alser Straße, die ab der Kreuzung mit der 2er-Linie in die Universitätsstraße übergeht, auf

direktem Weg zur Universität auf der gleichen Straßenseite führt, muss er bei der Rückfahrt die stark befahrene Universitätsstraße erst queren, bevor er die direkte Geradeausfahrt in Richtung Wohnort aufnehmen kann. Dazu fährt er über die durch Ampeln geregelte Kreuzung Universitätsstraße/Hörlgasse, weil der starke Autoverkehr auf den beiden sich kreuzenden mehrspurigen Straßen keine selbständige ‚Überfahrt‘ über den Verkehrs-Fluss zulässt. Diese Situation veranschaulicht auch gut, was Laurin damit meint, wenn er an anderer Stelle im Interview über das Verhältnis zwischen Verkehr und Ampeln nachdenkt: „[W]eil Ampeln und Verkehr, das ist eigentlich wie ein Fluss, wo du nicht d’rüberkommst, und die Ampel ist dann die Brücke“, die er auch in dieser Situation gerne nutzt.



Genügend Raum



und ungehinderte Fahrt,



bis der Fahrradstreifen abrupt vor einer Haltestelle und Kreuzung endet.

Auf seiner weiteren Geradeausfahrt nutzt Laurin nach der Kreuzung mit der 2er-Linie einen Fahrradstreifen, dessen Vorteile er wie folgt beschreibt: „Bei der Alser Straße, wenn ich z’rück fahr, ist da jetzt ein Fahrradstreifen, und da is extrem viel Verkehr, deswegen staut’s sich da oft, und seitdem der Fahrradstreifen da is, steh’n die Leut alle so, dass man durchkommt, das war ohne Fahrradstreifen nicht“.

Wie auf den Abbildungen ersichtlich, ist der Fahrradstreifen für ein ungehindertes Durchkommen hier auch deshalb hilfreich, weil die enge Fahrbahn zwischen Schienen und Gehsteig kaum Ausweichmöglichkeiten und ausreichend Handlungsspielraum bietet, um an den Autos vorbeizukommen. Anhand dieser zwei Situationen kann zunächst festgehalten werden, dass Laurin Verkehrsinfrastrukturen und mit ihnen verbundene Verkehrsregeln im vorgeschriebenen Sinne bei starkem Autoverkehr auf breiten mehrspurigen oder engen Straßen nutzt, wenn keine anderen Möglichkeiten bestehen, durch den dichten Autoverkehr *heil* oder ungehindert durchzukommen.

Als besonders markante Stelle erfährt Laurin dann die Wegstrecke „wo der Libro is und der 13A fährt“, womit er den Teilbereich der Alser Straße kurz nach ihrer Kreuzung mit der Spitalgasse meint. „Da is so eine Umstiegsstelle vom Bus in die Straßenbahn, und außerdem gibt’s auch Einkaufsgeschäfte, und wenn die Straßenbahn kommt, dann is da extrem viel los, und die Autos stauen sich“. Wenn die Straßenbahn in der Station steht, fährt er „dann vorbei und eigentlich auch meistens bei Rot d’rüber, weil man dann hinter den Leuten, die über die Straße geh’n, vor-



beifahrt“. Anhand folgender Situationsanalyse von der Kreuzung Alser Straße/Spitalgasse bis nach den Haltestellenbereich werde ich die Situation und Laurins Umgang mit ihr verdeutlichen.

Zunächst ist die Anfahrt zur Ampel, bei der Laurin meist bei Rot drüberfährt, dadurch charakterisiert, dass der vorhin erwähnte Fahrradstreifen an der Kreuzung Alser Straße/Spitalgasse endet und nach der Kreuzung nicht mehr weitergeführt wird, weshalb kein eigener Bereich das Durchkommen erleichtert. Zudem unterscheidet sich diese Teilstrecke von jener vor der Kreuzung mit der Spitalgasse dadurch, dass sich zwischen Fahrbahn und Gehsteig noch ein Parkstreifen befindet. Dadurch bestehen Ausweichmöglichkeiten auf der engen Fahrbahn für Fahrrad-FahrerInnen nur dann, wenn der Parkstreifen frei ist, und für Auto-FahrerInnen, wenn gerade keine Straßenbahn links an ihnen vorbeifährt. Für Fahrrad-FahrerInnen heißt das, dass es ihnen so auch erschwert wird, an den sich stauenden Autos vor der roten Ampelschaltung vorbeizufahren. Folgende Fotografien veranschaulichen die Situation:



*Die Weiterfahrt nach der Kreuzung ohne Fahrradstreifen*



*erschwert das Vorfahren zur Ampel*



*zwischen fahrenden und parkenden Autos*



*und wird durch einen LKW blockiert*

Während Laurin seine Geschicklichkeit bis zur roten Ampel vor allem im Umgang mit Autos einsetzt, setzt er sie beim Ignorieren der roten Ampelschaltung gleich anschließend dazu ein, um sich zwischen den von links und rechts querenden FußgängerInnen am Zebrastreifen hindurchzubewegen. Anhand meiner Beobachtungen im Rahmen meiner Situationsanalysen vor Ort erschloss sich mir auch, warum es für Laurin im Hinblick auf sein Ziel Sinn macht, besonders dann bei Rot über die Ampel zu fahren, wenn sich eine Straßenbahn dem Haltestellenbereich nähert. Denn die rote Ampelschaltung ermöglicht ihm eine freie Fahrt durch den Haltestellenbereich, noch bevor Autos und Straßenbahn in den Bereich einfahren und Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen die Fahrbahn queren.

Wenn eine sich nähernde Straßenbahn hingegen bei grüner Ampelschaltung in die Station einfährt, ist es für Laurin weitaus schwieriger, ohne Fahrtunterbrechung und damit ohne Zeitverzögerung durch den Haltestellenbereich zu kommen, weil die an der Haltestelle wartenden Fahrgäste von rechts kommend beginnen, über die Fahrbahn zu gehen, und die aus diesem Grund stehendenbleibenden Autos im Haltestellenbereich eine Weiterfahrt zusätzlich erschweren. Im Idealfall gelingt es ihm, an den Autos gerade in dem ‚Zeitfenster‘ vorbeizukommen, wenn er an den Fahrgästen, die in die Straßenbahn einsteigen möchten, hinten vorbeifahren kann, bevor noch die aussteigenden Fahrgäste über die Fahrbahn kommen. Da während unserer gemeinsamen Fahrt gerade keine Straßenbahn in der Station stand und zudem die grüne Ampelschaltung eine freie Durchfahrt ermöglichte, werde ich diese Situation anhand von Fotos, die im Rahmen meiner Situationsanalyse einige Zeit danach entstanden, veranschaulichen:



*Einfahrt der Straßenbahn bei grüner Ampelschaltung*



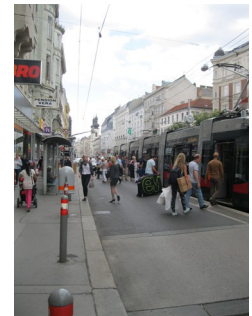
*Fahrradfahrer, der noch vor den Autos in den Haltestellenbereich fahren kann*



*FahrradfahrerInnen, die vor der Einfahrt der Straßenbahn nicht mehr an den Autos vorbeikommen*



*Beispiel eines anderen Zweiradfahrers, der noch vor den ein- und aussteigenden Fahrgästen ‚durchkommt‘,*



*bevor sie die Weiterfahrt blockieren.*

Nach seinen bis zu vier mal täglichen Hin- und Retourfahrten auf der Alser Straße nutzt er dann in den frühen Abendstunden den Gürtelradweg, um seinen Weg zur Arbeit anzutreten.

### ***Der Gürtelradweg zwischen Alser Straße und Westbahnhof***

Den Gürtelradweg im Bereich zwischen Alser Straße und Westbahnhof nutzt Laurin nicht nur, um mehrmals die Woche seinen Weg zu seinem Arbeitsort – ein Lokal im siebten Bezirk in der Nähe des Westbahnhofs – zu bestreiten, sondern auch regelmäßig, um zur Bücherei am Urban-Loritz-Platz zu fahren. Zusätzlich ist diese Etappe dadurch gekennzeichnet, dass er „dann erst zu einer Zeit [fährt], wo entweder Rush-Hour is, oder wo schon gar nichts mehr los is, also in der Nacht auch“.

Nach der Auffahrt auf den breiten Gürtelradweg an der Kreuzung des Gürtels mit der Alser Straße fährt er zunächst hinauf bis zur U-Bahnstation Josefstädter Straße, von der es dann weiter



bergab zur Kreuzung mit der Thaliastraße geht. Unmittelbar nach der Kreuzung befindet sich die U-Bahnstation Thaliastraße, die Laurin als besonders markante Stelle hervorhebt. Er beschreibt sie als *„Verkehrsknotenpunkt, wo extrem viel los ist [und] unglaublich viele Menschen herumlaufen“*, und an dem ihn die auf der Kreuzung zwischen Fahrrad- und Gehweg kreuz und quer herumlaufenden sowie die von der U-Bahnstation kommenden Menschen, die den Geh- und Radweg nach der Kreuzung queren, besonders irritieren. Vor allem fallen ihm FußgängerInnen auf, *„wenn sie in Vierergruppen nebeneinander gehen und alles absperren“*. Auch wenn die *„extrem vielen Leute“* seine Fahrt an dieser Stelle regelmäßig irritieren, machen sie für ihn diesen Ort aber auch *„extrem lebendig“*. Die Lebendigkeit dieses Ortes machen für Laurin nicht nur die zahlreichen Interaktionen mit FußgängerInnen aus, sondern auch die Bänke, auf denen immer Leute sitzen, sich unterhalten oder schlafen.



*Anfahrt zur Kreuzung Thaliastraße, über die sich verschiedene nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen unabhängig von Ampelregulierungen und Bodenmarkierungen ‚kreuz und quer‘ bewegen.*

Ähnlich wie Richards Etappe über den Fasanplatz und die Kreuzung Ungargasse/Rennweg zeichnet sich Laurins Etappe im Bereich der U-Bahnstation Thaliastraße dadurch aus, dass sich die Wege unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen relativ chaotisch kreuzen, durch ein unübersichtliches Hin- und Her, bei dem Bodenmarkierungen für und von nicht motorisierte(n) VerkehrsteilnehmerInnen kaum Beachtung finden. Es sind Situationen, in denen sich auch breite, stark befahrene Straßen kreuzen, in deren Mitte sich Straßenbahnhaltestellen befinden, und die durch Ampeln reguliert werden. Zusätzlich laden Imbissstände und größere verkehrsfreie Räume FußgängerInnen dazu ein, in Gruppen zusammenzustehen, zu -sitzen oder nebeneinander zu gehen.

In dieser Situation setzt auch Laurin seine Fähigkeit ein, Bewegungen der FußgängerInnen aus seiner fahrrad-körperlichen Bewegung heraus einzuschätzen oder seine Begegnungen mit ihnen durch Blickkontakt selbst zu regeln. Auch wenn es *„[...] sehr nervig [is], wenn Leute am Radweg geh’n“*, verzichtet er fast immer auf den Einsatz seiner Klingel: *„Ich denk mir, wenn man klingelt, dann hupfen’s nach links oder nach rechts, und wenn man nicht klingelt, dann fährt ma*

halt vorbei, dann wissen sie auch nicht, dass wer kommt, und dann kann man vielleicht auch so besser Unfälle vermeiden“. Nur wenn FußgängerInnen in Gruppen nebeneinander gehen und die gesamte Breite des Weges absperren, bleibt ihm oft nichts anderes übrig, als doch seine Klingel einzusetzen. Daran ärgert ihn, dass er „vom Tempo ‘rungergeh’n“ muss, wenn er noch „weit genug weg“ ist, um abzuwarten, in welche Richtungen sich die FußgängerInnen dann zerstreuen. In dieser Situation an einer durch Ampeln geregelten Kreuzung, in der er sich ähnlich wie Richard auf das „chaotische Kreuz und Quer“ der FußgängerInnen konzentrieren muss, ist es hilfreich, dass zumindest der Autoverkehr „irgendwie geordnet“ ist.

Obwohl Laurin nicht wie Christine mögliche Berührungspunkte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen bewusst umfährt, genießt er die Ruhe seiner nächtlichen Fahrten, wenn er nach der Sperrstunde seines Arbeitsplatzes zurück fährt, besonders: „[D]as ist dann ein komplett anderes Gefühl in der Nacht“, [...], es is viel ruhiger, weniger Menschen, weniger Autos, und es ist ein tolles Gefühl, ‘rumzufahr’n“. Gerade, dass kaum Autos auf den Straßen sind, ist bei ihm mit einem „ganz besonderen Glücksgefühl“ verbunden. Er genießt es, „dass man die Straßen für sich hat“ und dabei auch „[...] immer wieder Gassen entdecken [kann], die man noch nie g’seh’n hat“. Deshalb fährt er auf seiner Rückfahrt auch gerne direkt durch den siebten Bezirk nach Hause.

Während seine Fahrten entlang des Gürtelradwegs oder bei Nacht durch den 7. Bezirk von Gefühlen wie Glück, Freude, Selbstbestimmung und manchmal auch Ärger bestimmt sind, werden andere Strecken aber auch von einem Gefühl der Angst begleitet. Das vermittelte mir Laurin anhand einer Situation auf der Friedensbrücke, in der ihm besonders bewusst wird, wie verwundbar er als Fahrradfahrer im städtischen Verkehr ist.

### **Über die Friedensbrücke**

Die Friedensbrücke ist für ihn ein Beispiel dafür, dass es in Wien „auch einige extrem kriminelle Fahrradwege gibt“. Der Fahrradweg „direkt auf der Brücke“ ist für Laurin deshalb kriminell, weil es „extrem eng is, und sie dann [...] irgendwie noch einen Radstreifen ‘rein’zwingen haben“ und unmittelbar daneben eine Straßenbahn fährt. An dieser Stelle fährt er immer am Gehsteig, weil er „da [...] sonst zu viel Angst“ hat. Anhand der Situation auf der Friedensbrücke brachte Laurin auch sein widersprüchliches Verhältnis zu Fahrradstreifen und -wegen zur Sprache. Obwohl sie „[...] prinzipiell eigentlich schon was bringen“ – wenn sich jetzt beispielsweise auf der Alser Straße die Autos an die Linien halten und so selbst auf einer engen Fahrbahn Raum für eine sichere und ungehinderte Fahrt geschaffen wurde –, empfindet er sie andererseits als

„prinzipiell [...] eigentlich kontraproduktiv“, weil sie verhindern, dass man als Fahrrad-FahrerIn als selbstverständlicher Teil vom Verkehr wahrgenommen wird.

Von welchen (teils widersprüchlichen) Gefühlen, Vorstellungen und Aufgaben, die Infrastrukturen, Verkehrsregeln und andere VerkehrsteilnehmerInnen an Laurin stellen, sein praktisches Verständnis bestimmt wird, werde ich im folgenden Kapitel zusammenfassen. Dabei werde ich auch auf Ähnlichkeiten und Unterschiede zu Richards und Christines praktischem Verständnis hinweisen.

### 6.3.3 Laurins praktisches Verständnis

Auch aus Daten zu Laurin geht hervor, dass seine alltäglichen Fahrten von dem übergeordneten **Ziel** bestimmt werden, möglichst schnell und ohne Anstrengung voranzukommen und dabei seine Fahrt nicht unterbrechen zu müssen. Dieses Ziel bestimmt die Art und Weise, wie er sich im Verkehr positioniert. Wie er sich im Verkehr positioniert und welche Haltung er anderen VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber einnimmt, wird gleichzeitig aber auch von seinem Wunsch nach einer gleichberechtigten Teilnahme am Verkehr mitbestimmt. Um als Teil des motorisierten Verkehrs schnell vorankommen zu können, vertritt Laurin seine Position, indem er einen „*Tunnelblick auf den Verkehr*“ einnimmt. Mit diesem Tunnelblick schaut er „*immer nach vor*“, „*auf alles, was sich bewegt [...], also auf Menschen und Autos*“. Dadurch filtert er wie Richard die für ihn relevanten Informationen heraus, um nicht nur schnell, sondern auch sicher an sein Ziel zu kommen.

Die relevanten Informationen liegen aber nicht nur in den sich bewegenden „*Menschen und Autos*“, sondern auch in den **materiellen Dingen und Infrastrukturen, die diese Bewegungen regeln**. Dabei sind es auch bei Laurin hauptsächlich Ampelschaltungen, die den Verlauf seiner Fahrt mitbestimmen. An die in Ampeln eingeschriebene Regel, bei Rot stehenzubleiben, hält sich Laurin nur dann, wenn sie die einzige Brücke über den Fluss des dichten Autoverkehrs bilden, und an die Regel, bei Grün zu fahren, nur dann, wenn die Situation seiner Einschätzung nach eine freie Fahrt zulässt. Das heißt auch bei ihm, dass rote Ampeln seine Fahrt nicht unbedingt unterbrechen müssen, sondern ihm zum Beispiel im Haltestellenbereich an der Alser Straße dazu dienen, seine Fahrt ohne Zwischenfälle fortsetzen zu können. Während ihm an der Kreuzung Universitätsstraße/Hörlgasse Ampelschaltungen eine freie Fahrt durch den dichten Verkehr ermöglichen, wenn er sie im vorgeschriebenen Sinne nutzt, ermöglicht ihm die Ampelschaltung vor dem Haltestellenbereich gerade dann eine freie Fahrt, wenn er sie entgegen der in sie eingeschriebenen Regeln nutzt. Dabei ermöglichen ihm rote Ampeln nicht nur eine freie, sondern oft-

mals auch eine sichere Fahrt, da er davon ausgehen kann, dass ‚Autos‘ bei Rot stehenbleiben und ihm nicht gefährlich ‚in die Quere kommen‘. Gleichzeitig geht Laurin aber nicht davon aus, dass ihm eine grüne Ampelschaltung auch immer eine sichere Brücke über den Verkehrsfluss ist. Denn seit dem Miterleben eines schweren Unfalls *„wo ein Radfahrer von einem Auto bei Grün niederg'führt word'n is'“*, und den der Radfahrer Laurins Einschätzung nach sicherlich nicht überlebt hat, hat es sich Laurin zum *„Grundprinzip“* gemacht, auch bei Grün immer nach links und nach rechts zu schauen, *„weil sich immer an diesem Grün und Rot zu orientieren, ist absurd und gefährlich eigentlich, weil wenn grün is, dann kann ich genauso gut überfahr'n werden“*, und bei Rot kann es *„ungefährlich“* sein, *„weil einfach nichts kommt“*.

Anhand Laurins Fahrten wird besonders deutlich, wie nicht nur die Infrastrukturen und in sie eingeschriebene Regeln selbst, sondern auch die Art und Weise, wie **andere VerkehrsteilnehmerInnen** mit ihnen umgehen, sein Handlungsverständnis beeinflussen. Dass Autos nur auf die für sie bestimmten Regeln achten, *„alle da steh'n mit dem Blick auf die rote Ampel gerichtet“* und dann *„[...] bei Grün auch nicht links und rechts [schau'n]“*, ärgert Laurin besonders. Denn wenn sich AutofahrerInnen ausschließlich auf Regeln verlassen und bei Grün über Bereiche für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen *„einfach d'rüberbrettern“*, bringt ihn das als Fahrradfahrer in Gefahr. Ampeln veranlassen Laurin daher, seinen Standpunkt immer wieder neu auszuloten und auf sich ihm widersprüchlich darstellende Regeln flexibel zu reagieren, um Möglichkeiten für eine schnelle und sichere Fahrt zu finden.

Ähnlich erlebt er auch Fahrradstreifen als widersprüchlich und geht mit ihnen daher ebenso flexibel um. Wie Richard und Christine macht auch er regelmäßig die Erfahrung, dass ihn Fahrradstreifen an besonders schwierigen Stellen in seine fahrrad-körperliche Eigenverantwortung entlassen, nachdem sie ihm eine ungehinderte und sichere Fahrt eine Zeit lang ermöglicht haben. Es stellt sich ihm aber nicht nur durch das abrupte Ende von Fahrradstreifen die Aufgabe, ‚Zwischenräume‘ im dichten Verkehr zu finden und diese dann für eine Weiterfahrt ohne Fahrtunterbrechung zu nutzen, sondern auch, wenn ihn der Verlauf des Fahrradstreifens auf der Friedensbrücke so beängstigt, dass er lieber auf den Gehweg ausweicht. So kommt auch anhand der Fahrradstreifen zum Ausdruck, dass er sie für eine sichere und ungehinderte Fahrt nur dann nutzt, wenn es nach Einschätzung der jeweiligen Situation auch Sinn macht. Dadurch erlebt er als Fahrradfahrer nicht nur für motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen errichtete Infrastrukturen und in sie eingeschriebene Regeln als widersprüchlich, sondern auch die für FahrradfahrerInnen angelegten.

Insbesondere Fahrradstreifen und -wege verhindern für Laurin auch, dass „*die Leute im Auto mehr awareness haben und mehr d'raufschau'n, dass es noch andere Verkehrsteilnehmer gibt*“. Damit sein Wunsch nach gleichberechtigter Teilnahme am Verkehr in Erfüllung gehen kann, ist es für Laurin in erster Linie notwendig, dass sich AutofahrerInnen ihrer Verantwortung gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen bewusst werden, denn „*Autos sind halt extrem schwere Gefährte, die eine Tonne oder zwei Tonnen oder mehr haben, und wenn man sowas in Gang setzt, ist klar, dass man da eine Verantwortung hat, und dass man andere Leute umbringen kann damit*“. Dementsprechend wünscht sich Laurin von AutofahrerInnen auch einen respekt- und rücksichtsvolleren Umgang mit FahrradfahrerInnen, als er es derzeit oft während seiner Fahrten in Wien erlebt. Besonders wütend wird er, „*wenn dich ein Auto extrem schneidet, dass du steh'n bleibst, dass du halt nicht umbracht wirst, von dem*“. Damit er sich als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer auf der Straße aufgrund einer respekt- und rücksichtsvollen Einstellung von AutofahrerInnen gegenüber FahrradfahrerInnen auch sicher fühlen kann, gehört für Laurin aber auch eine „*politische Komponente*“ dazu, weil „*diese Situation [...] ja auch geschaffen werden [muss]*“. Solange diese Situation nicht geschaffen ist, wird Laurin seine beiden Bedürfnisse nach gleichberechtigter Teilnahme am Verkehr und nach seiner eigenen Sicherheit als zwiespältig erleben.

Ähnlich wie Christine bringt ihn sein Bedürfnis nach Sicherheit dazu, auf Gehwege auszuweichen. Auf für FußgängerInnen eingerichteten Bereichen fühlt er sich auch deshalb sicherer, weil er im direkten (Blick-)Kontakt auf die wechselseitige Abstimmung der Bewegungen und/oder seine Fähigkeit, die Interaktionen selbst regeln zu können, vertrauen kann. Dabei spielt es für sein Sicherheitsempfinden auch keine Rolle, wenn sich auch FußgängerInnen nicht an Ampelregulierungen oder Bodenmarkierungen orientieren. Seine Begegnungen mit FußgängerInnen gehen neben einem Gefühl der Selbst-Sicherheit auch mit den zwiespältigen Gefühlen von Ärger, wenn sie seinem Ziel insbesondere auf Fahrradwegen im Weg stehen, und von Freude, wenn er die Lebendigkeit von Orten wahrnehmen kann, die die vielen Leute auch ausmachen, einher. Ähnlich wie bei Richard lässt sich die Freude über menschliche Begegnungen mit seinem Ziel eines schnellen Vorankommens im motorisierten Straßenverkehr kaum vereinbaren.

Wie bei Richard und Christine sind es vor allem ‚Autos‘, die auch er explizit von ‚Menschen‘ unterscheidet, die sein praktisches Verständnis dahingehend bestimmen, auf sich aufmerksam machen zu müssen, damit er „*halt nicht um'bracht*“ wird. Gerade wegen seines Bewusstseins seiner körperlichen Verwundbarkeit, und dass er „*[...] sicher schon einige Male [hätt'] sterben können*“, nutzt er Infrastrukturen bewusst entgegen der in sie eingeschriebenen Regeln und ver-

lässt sich auch dann nicht auf sie, wenn er sie im vorgeschriebenen Sinne nutzen könnte. Und weil er sich nicht darauf verlassen kann, dass ihn Verkehrsinfrastrukturen und -regeln sicher, ungehindert und ohne große Umwege durch die Stadt leiten, hat er auch das Gefühl, dass er *„für’s Fahrradfahren eigentlich bestraft“* wird. So verbindet ihn mit Richard und Christine auch das Gefühl, sich *halblegal durchschummeln* zu müssen, und dabei als *„Wildsau“* oder als *„scho wie-da so a deppater Radfahrer“* wahrgenommen zu werden. Er hat wie Christine – wenn ihr AutofahrerInnen *den Vogel zeigen* – oder Richard – wenn er von AutofahrerInnen angehupt wird, wenn sie denken, dass er nicht fährt, wo er fahren soll – das Gefühl, sich illegitimerweise im Straßenverkehr zu bewegen.

Gleichzeitig geht mit seiner Fähigkeit, Zwischenräume für eine schnelle und sichere Fahrt zu nutzen, auch bei Laurin die Vorstellung einher, unsichere Schräglagen im Verkehr fahrrad-körperlich eigenmächtig bewältigen zu können, in der sich Gefühle von Unsicherheit und Freiheit vereinen. Im Interview mit Laurin trat das besonders deutlich hervor, als er mir von seiner Unsicherheit erzählte, *„wenn auch bei Grün die Autos auf dich zukommen“*, und den Satz im selben Atemzug mit einem *„aber prinzipiell ist das Radfahren in der Stadt einfach großartig, ein Gefühl von ganz besonderer Freiheit“* beendete. Durch sein Wissen darum, wie er Situationen richtig einschätzen und fahrrad-körperlich mit ihnen umgehen kann, lässt er sich trotz des Bewusstseins um seine körperliche Verwundbarkeit das Gefühl der Freiheit nicht nehmen.

#### **6.4 Zusammenfassung des praktischen (Handlungs-)Verständnisses**

Wie die KursteilnehmerInnen des AnfängerInnenkurses lernten auch Richard, Christine und Laurin das Fahrradfahren ‚von selbst‘, indem sie im Umgang mit dem Fahrrad unmittelbar körperlich herausfinden mussten, wie sie während der kontinuierlichen Geschwindigkeitsregulierung gleichzeitig die Richtung so steuern können, dass sie nicht mehr *„in die Büsche“* fahren und das Gleichgewicht halten können, ohne *„hinten festgehalten“* werden zu müssen. Ihr Wissen darum, wie ihr Fahrrad die fahrrad-körperliche Bewegung beeinflusst, zeigte sich etwa, indem Richard die Kreisbewegungen der Räder sowohl im Hinblick auf sein Fahrrad als auch auf seine fahrrad-körperliche Bewegung betont, oder wenn Christine und Laurin ihre Haltung auf dem Fahrrad, in der sie ihre Position mit geringstem Kraftaufwand vertreten können, anhand von Komponenten des Fahrrads darstellen. Gleichzeitig drückte sich darin auch ein Wissen um die Erweiterung ihrer körperlichen Fertigkeiten aus. Ihr Wissen darum, wie sie gleichzeitig körperlich die gemeinsame Bewegung mit dem Fahrrad beeinflussen können, zeigte sich etwa in Richards Gefühl der Ermächtigung, wenn er durch seine Gewichtsverlagerung *„beeinflussen kann, was passiert“*

oder in Christines Zeichnung, in der die ‚Führung‘ des Rades mit den Lenkergriffen besonders deutlich hervortrat.

Ihre fahrrad-körperliche Verbindung ist ihnen so selbstverständlich geworden, dass es für Richard selbst krank anstrengender ist zu Fuß zu gehen als mit dem Fahrrad zu fahren, Christine ihre Bewegung mit dem Fahrrad körperlich überhaupt nicht mehr merkt und Fahrradfahren mit Nichts-Tun assoziiert oder Laurin sich „*extrem komisch*“ fühlt, wenn ihm das Fahrrad zum Körper fehlt. Sich ohne Anstrengung in einer gewissen Geschwindigkeit (fort-)zu bewegen ist allen dreien so selbstverständlich geworden, dass ihre Fahrräder auf den Zeichnungen ‚wie von alleine‘ fahren. Auffallend war, dass alle drei sowohl ihr Fahrrad als auch ihre (fahrrad-)körperliche Bewegung – in deren Zusammenwirken eine gewisse Geschwindigkeit ohne Anstrengung gefahren werden kann – mehrfach ungefragt und von sich aus mit Vorstellungen von *gemütlich* belegten und Fahrradfahren vehement von sportlichen Tätigkeiten abgrenzten.

Das Wissen um das Zusammenspiel von Fahrrad und Körper, aber auch ein Wissen, wie sie ihre Vorstellungen fahrrad-körperlich umsetzen und sich raum-zeitlich orientieren, haben sie nach dem Erlernen des Fahrradfahrens zunächst in ‚ungeregelten Räumen‘ in der Wohnsiedlung oder „*am Land d’raußen*“ verinnerlicht, wo sie zunächst ohne besondere Ziele oder Zwecke „*einfach herumgefahren*“ sind. Das Fahren im motorisierten Straßenverkehr setzte bei Richard, Christine und Laurin während ihrer Schulzeit ein. Durch die ‚Schul-Ordnung‘, zeitig in der Früh pünktlich in der Schule sein zu müssen, wurde die Dauer des Weges zu einem wesentlichen Kriterium. Das übergeordnete **Ziel** wurde zunehmend, „*möglichst schnell, auf möglichst direktem Weg, ohne Fahrtunterbrechung, mit möglichst konstanter Geschwindigkeit und ohne Anstrengung*“ zwischen Wohnort und Schule ‚hin- und herzupendeln‘. In dieser Zielsetzung sind bereits Aspekte ihres fahrrad-körperlichen Wissens und einer neuen (Schul-)Ordnung, in deren Kontext es eingesetzt wird, miteinander verwoben. Im Rahmen ihrer täglichen Schulwege entwickelten sie auch zunehmend ein Bewusstsein dafür, „*Unsicherheiten* aufgrund elterlicher Vorstellungen, dass Fahrradfahren auf der Straße gefährlich sei, *fahrrad-körperlich eigenmächtig zu überwinden*“, „*eine neue Haltung im motorisierten Straßenverkehr einzunehmen*“ und fortan „*ihre Position als Fahrrad-FahrerInnen auch gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu vertreten*“.

Das Ziel, das Richard, Christine und Laurin während ihrer Schulzeit zu verfolgen begannen, haben sie auch im Hinblick auf ihre derzeitigen täglichen Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort immer wieder explizit betont. *Geschwindigkeit, Dauer* und „*Gemütlichkeit*“ werden mit der Nutzung des Fahrrads für alltägliche Wege zu wesentlichen Faktoren, die das praktische Verständnis

prägen. Dieses gemeinsame Ziel geht bei Richard zusätzlich mit dem *„Wunsch nach einem kommunikativen Austausch“* mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, bei Christine *„nach einer ungestörten Auszeit“* in ihrem dichten Arbeitsalltag und bei Laurin *„nach einer gleichberechtigten Teilnahme“* am Straßenverkehr einher. Ihre Ziele und Wünsche bestimmen, auf welchen Wegen sie sich durch die Stadt bewegen und wie sie sich entlang ihrer Wege im motorisierten Verkehr – durch zahlreiche Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, durch das Meiden von Schnittpunkten unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen oder durch eine kritische Beobachterrolle gegenüber *„Autos“* – positionieren.

Dabei zeigte sich, dass sie mit ihrem verinnerlichten fahrrad-körperlichen Wissen,

- einem *„Wissen um die eigene fahrrad-körperliche Bewegung im Hinblick auf ihre Fertigkeiten im Umgang mit dem Fahrrad, Geschwindigkeit, Raumanspruch und raum-zeitlicher Distanzen“* und
- einem *„Wissen um die unmittelbar fahrrad-körperliche Abstimmung ihrer Bewegungen auf Bewegungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen“*

Situationen einschätzen und dabei

- *„ihren ‚Standpunkt‘ immer wieder neu ausloten“* und
- *„auf verschiedene, oft widersprüchliche Anforderungen flexibel reagieren“*.

Die Art und Weise, wie Richard, Christine und Laurin ihre Fähigkeiten einsetzen und sich mit ihnen in der Verkehrsumgebung orientieren, hängt neben ihren Zielen und Wünschen auch von der Beschaffenheit der Verkehrs-Ordnung ab, die sie entlang ihrer Wege vorfinden. Dabei zeigte sich, dass sie ihr fahrrad-körperliches Wissen und ihr *„Bewusstsein, ‚instabile Schräglagen‘ durch ihre fahrrad-körperliche Bewegung eigenmächtig bewältigen“* zu können, nicht nur in den motorisierten Straßenverkehr mitbringen, sondern dass dieses Wissen und Können gleichzeitig durch die Beschaffenheit der Verkehrsumgebung gefordert und dadurch verstärkt wird.

Da sich Richard, Christine und Laurin darüber einig sind, dass es für sie nur bedingt Sinn macht, sich in Wien an Fahrradwegen oder -streifen zu orientieren, weil sie auf ihnen *„keine sinnvollen Wege zurücklegen“* können und sie sie *„nirgends zielführend hinbringen“*, orientieren sie sich grundsätzlich an breiten Hauptverkehrsstraßen, die ihnen die direktesten Routen ermöglichen. Da sie im Umgang mit einer auf motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen ausgerichteten (Straßenverkehrs-)Ordnung ihre fahrrad-körperlichen Fähigkeiten so einsetzen, dass es im Hinblick auf ihr Ziel – aber auch im Hinblick auf ihre eigene Sicherheit – für sie Sinn macht, stellen sich ih-



nen Infrastrukturen und in sie eingeschriebene Regeln oft als widersprüchlich dar. Da sie sich zudem auch nicht darauf verlassen können, dass für FahrradfahrerInnen eingerichtete Bereiche sie sicher an ihr Ziel bringen, sind sie permanent gefordert, *„Situationen aus ihrer Bewegung heraus blitzschnell einschätzen“* zu können, dabei gleichzeitig *„ihren Standpunkt im Hin- und Herpendeln kontinuierlich zur Bewältigung der jeweils nächsten Situation auszuloten“*, sich entsprechend der kurz aufeinanderfolgenden Situationen *„immer wieder neu zu positionieren“* und ihre *„Handlungen entsprechend flexibel anzupassen“*.

Wenn sich Richard, Christine und Laurin durch Einsatz ihrer fahrrad-körperlichen Fähigkeiten selbst ihren Weg bahnen (müssen), verstärkt dies auch ihr Gefühl der *„Ermächtigung“*; nicht nur, indem sie die Bewegung mit dem Fahrrad an sich – etwa durch Gewichtsverlagerung – unmittelbar körperlich beeinflussen können, sondern auch, indem sie ihre fahrrad-körperliche Bewegung durch die Stadt selbst bestimmen (müssen). Und wie sich AnfängerInnen während des Erlernens des Fahrradfahrens *„ihr“* Fahrrad *„unmittelbar körperlich aneignen“*, eignen sich Richard, Christine und Laurin die Stadt unmittelbar körperlich an, indem sie jede Steigung, jedes Kopfsteinpflaster, jede Geschwindigkeitssteigerung bei grünen Ampeln usw. direkt zu spüren bekommen. Durch diese (fahrrad-)körperlichen Aneignungsprozesse nehmen sie entlang ihrer Wege die Stadt in Besitz und erklären sie zu ihrem *„Einflussbereich“*.

Zum anderen erfordern sowohl ihr eigenes Ziel als auch die widersprüchlichen Anforderungen, die der motorisierte Verkehr an sie stellt, einen *„Tunnelblick auf den Verkehr“*, um relevante Informationen für eine schnelle und sichere Fahrt herauszufiltern. Der Tunnelblick auf den Verkehr beeinflusst auch, welche Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen möglich sind und somit die Sozialität des Alltagsradelns in Wien. Besonders deutlich wurde, dass alle drei Autos und Menschen explizit voneinander unterscheiden, die auch jeweils andere Interaktionsmöglichkeiten oder -beschränkungen mit sich bringen, zwischen denen sich AlltagsradlerInnen bewegen müssen.

Aus den Widersprüchlichkeiten, die sich im Spannungsfeld zwischen fahrrad-körperlichem Wissen und motorisiertem Straßenverkehr zeigen, ergeben sich für AlltagsradlerInnen in Wien *„Balanceakte“*, die neben einer hohen Geschicklichkeit die Fähigkeit erfordern, *„kontinuierlich Möglichkeiten auszuloten, um (teilweise unregelte) Zwischenräume zu nutzen“*. Diese Fähigkeit setzen Richard, Christine und Laurin immer wieder auch im *„Bewusstsein um ihre körperliche Verwundbarkeit“* und sich als *„einsame KämpferInnen“* *„gegenüber anderen behaupten“* zu müssen, ein. Um diese Aspekte wird das praktische Verständnis des *„Balancierens zwischen effi-*

zienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ im motorisierten Straßenverkehr erweitert. Welche ‚Praktiken des Balancierens‘ von diesem praktischen Verständnis bestimmt werden, werde ich im nächsten Kapitel beschreiben.

## **7 Praktiken des Balancierens**

Nachdem ich das praktische Verständnis von Richard, Christine und Laurin nachgezeichnet und auf Gemeinsamkeiten und einige Unterschiede hingewiesen habe, werde ich mich in diesem Kapitel der Beantwortung meiner zentralen Fragestellung nach den *Praktiken, die entlang alltäglicher Wege von AlltagsradlerInnen in Wien im Spannungsfeld zwischen fahrrad-körperlichem Wissen und einer auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten städtischen Verkehrs-Ordnung zum Ausdruck kommen*, widmen. Ich werde zeigen, mit welchen ‚Praktiken des Balancierens‘ das ‚Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ durch die Teilnahme am motorisierten Verkehr verwoben wird, und wie in diesem Geflecht von ‚Praktiken des Balancierens‘ und der Wiener ‚Verkehrs-Ordnung‘ schließlich ein ‚Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme‘ als zentrales Phänomen zum Vorschein kommt. Dazu werde ich ein ‚Balancieren zwischen praktischem und theoretischem Wissen‘, ‚zwischen Kommunikation und Isolation‘ und ‚zwischen Sicherheit und Unsicherheit‘ als ineinander verschränkte Praktiken beschreiben, die aus dem praktischen Handlungsverständnis, mit dem Richard, Christine und Laurin ihren täglichen Hindernisparcours meistern, hervorgehen. Wenn ich im Folgenden ein ‚Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme‘ anhand dieser drei Praktiken als zentrales Phänomen der „site“ des Alltagsradelns in Wien beschreibe, erfolgt das anhand meiner Ergebnisse, zu denen ich durch eine Artefaktanalyse, meine Teilnahme an Praktiken des Lernens und entlang der Wege von Richard, Christine und Laurin gekommen bin, und die daher einen entsprechenden Ausschnitt des Alltagsradelns in Wien zeigen.

### **7.1 Balancieren zwischen praktischem und theoretischem Wissen**

AlltagsradlerInnen erfahren entlang ihrer täglichen Wege durch Wien aufgrund von Verkehrsinfrastrukturen und -regelungen, wie ihr praktisches fahrrad-körperliches Bewegungswissen und ihr theoretisches Wissen um die Straßenverkehrsordnung in Widerspruch zueinander geraten, wenn sie entsprechend ihres Ziels ihren Arbeitsort möglichst schnell, auf möglichst direktem Weg, ohne Fahrtunterbrechung, mit möglichst konstanter Geschwindigkeit und ohne Anstren-

gung erreichen wollen. Das liegt darin begründet, dass im Hinblick auf dieses Ziel ein schwungvolles Fahrradfahren gefragt ist, das seinen eigenen Gesetzmäßigkeiten unterliegt. Wie ich es in Kapitel vier beschrieben habe, erfordert eine konstante Geschwindigkeit von 15–20 km/h nicht nur den geringsten körperlichen Kraftaufwand zur Geschwindigkeitsregulierung und aufgrund der bei dieser Geschwindigkeit einsetzenden selbststabilisierenden Dynamik die geringste Aufmerksamkeit, um die Fahrt mit dem Fahrrad im Gleichgewicht zu halten, sondern auch einen bestimmten Raum. Da die räumlichen Regelungen und Infrastrukturen den Gesetzmäßigen und dem Raumanspruch des Fahrrads, der sich aus Geschwindigkeit und Richtungssteuerung in Kombination mit dem Durchmesser der Räder insbesondere beim Kurvenfahren ergibt, aber nur selten gerecht werden, suchen langjährige AlltagsradlerInnen in einem ständigen Kompromiss zwischen den ‚Regeln des Fahrrads‘ und den Regeln des motorisierten Verkehrs nach Möglichkeiten, um ihr Ziel in ihrem Sinn gemütlich erreichen zu können. Während sie die dafür relevanten Informationen durch einen ihrem Bewegungsinteresse geschuldeten Tunnelblick herausfiltern, wird ihr ‚Balancieren zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung‘ im städtischen Verkehr auch zu einem ‚Balancieren zwischen praktischem und theoretischem Wissen‘.

Dabei filtern sie Informationen aus einer sich mit ihrer (Fort-)Bewegung ständig verändernden Verkehrsumgebung heraus, anhand derer sie Situationen immer wieder aufs Neue einschätzen. Entsprechend ihres durch die Art und Weise des Lernens verinnerlichten fahrrad-körperlichen Wissens schätzen sie Situationen zuerst nach ihrem raum-zeitlichen Orientierungswissen, ihren körperlichen Fertigkeiten und dem erforderlichen Kraftaufwand ein. Im motorisierten Straßenverkehr werden die Situationen durch Verkehrsinfrastrukturen und -regeln mit erschaffen, deren Informationen geübte AlltagsradlerInnen mit ihrem theoretischen Wissen um die vorgeschriebenen Bedeutungen kontinuierlich mit ihrer eigenen fahrrad-körperlichen Einschätzung abgleichen. Verkehrsinfrastrukturen und (in sie eingeschriebene) Regeln stellen auf diese Weise gemeinsam mit anderen ruhenden oder sich bewegenden materiellen Dingen und VerkehrsteilnehmerInnen Affordanzen dar, die die Verkehrsumgebung den AlltagsradlerInnen je nach ihren fahrrad-körperlichen Fähigkeiten zum Erreichen ihrer Ziele anbietet.

AlltagsradlerInnen, die bereits seit einigen Jahren das Fahrrad als Verkehrsmittel für ihre täglichen Wege in Wien verwenden, bieten vor allem Ampelschaltungen im Hinblick auf ihr Bewegungsinteresse unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten an. Auf ihren vertrauten Wegen wissen die RadlerInnen meist, wie schnell sie fahren müssen, um die „grüne Welle“ zu erwischen und passen ihre Geschwindigkeit an ihr Wissen um die Ampelschaltungen an. Dazu fahren sie neben

und zwischen PKWs und LKWs vor, unabhängig davon, ob es ihnen bei stehenden Fahrzeugen erlaubt oder bei sich langsam in Bewegung setzenden Fahrzeugen verboten ist. Rote Ampelschaltungen stellen meist je nach Situation und RadlerIn entgegen der in sie eingeschriebenen Regel stehenbleiben zu müssen, die Aufforderung dar, sich der Notwendigkeit einer Fahrtunterbrechung selbst zu versichern und die Fahrt ggf. über eine freie Kreuzung oder in sich eröffnenden Lücken des fließenden Verkehrs fortzusetzen, oder aber alternative Möglichkeiten auszuloten und so die rote Ampel auf legale Weise zu umfahren. Das theoretische Wissen um rote Ampelschaltungen wird aber bewusst im vorgeschriebenen Sinne eingesetzt, wenn Ampeln die einzige Brücke über den motorisierten Verkehrsfluss bilden oder RadlerInnen bewusst nicht vom ihnen vertrauten Weg abweichen wollen.

Von den für verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen angelegten ‚Bewegungs-Räumen‘ kommen breite Straßen dem Bewegungsinteresse von AlltagsradlerInnen am nächsten. Zum einen gewähren sie den RadlerInnen direkte und durchgehende Verbindungen, und zum anderen bieten sie selbst zwischen den Autos im Stoßverkehr ausreichend Raum für eine schwungvolle Fahrt. Als Ausweichmöglichkeiten bieten sich den RadlerInnen breite, wenig frequentierte Gehsteige, die die breiten Straßen meist durchgehend begleiten, oder verkehrsberuhigte Nebenfahrbahnen oder -straßen an, wenn sie parallel zur gewählten Hauptroute verlaufen. Insbesondere Gehsteige und Zebrastreifen werden gerne genutzt, um mehrspurige Kreuzungsbereiche umfahren oder ungehindert über eine Kreuzung kommen zu können.

Eine besondere Bedeutung kommt Ausweichmöglichkeiten auf stark von Autos befahrenen engen Straßen zu, auf denen sich FahrradfahrerInnen im schmalen Zwischenraum zwischen fahrenden und parkenden Autos oder Gehsteigkante bewegen. Hier weichen sie gerne auf sich entlang ihrer Wege anbietende Busspuren, freie Parkstreifen oder Geh- und Radwege aus, wenn die Zufahrt zu ihnen nicht durch parkende Autos verstellt wird. Dabei pendeln sie geschickt je nach Anforderung der Situation zwischen den für verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen angelegten Bereichen hin und her. Auch dabei orientieren sie sich in erster Linie an den Handlungsmöglichkeiten, die ihnen die Umgebung anbietet. Wenn sie sich aus einer beengenden Situation herausbewegen möchten, ist es für sie unerheblich, ob ihnen das Befahren von Busspuren oder anderen Bereichen durch eine Ausnahmeregelung für RadfahrerInnen durch die Straßenverkehrsordnung erlaubt und somit offiziell ermöglicht wird. Relevant ist vielmehr, ob es die Situation erlaubt, wenn sich etwa gerade keine Busse auf Busspuren, FußgängerInnen auf Gehsteigen oder Autos auf Parkstreifen befinden. Dass sich AlltagsradlerInnen in Wien, die schon seit geraumer Zeit auf der gleichen Strecke zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort hin- und herpendeln, an den für den

motorisierten Verkehr angelegten Hauptverkehrswegen orientieren und sich dabei gerne zwischen Fahrbahn und Zebrastreifen, Gehsteigen, Busspuren und freien Parkstreifen bewegen, die als mögliche Handlungsräume von den Hauptrouten direkt zugänglich sind, steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beschaffenheit der Infrastrukturen und Regelungen für den Fahrradverkehr.

Insbesondere auf engen Straßen eröffnen Fahrradstreifen den RadlerInnen autofreie Räume für ein zügiges Vorankommen, und auch Fahrradwege werden gerne in Anspruch genommen, wenn sie aus der Bewegung heraus sichtbar und leicht zugänglich auf der gewählten Route liegen. Dass die Fahrradanlagen oft aber bewusst gemieden werden, liegt daran, dass sie in Wien immer wieder gerade vor größeren Kreuzungsbereichen oder vor Engstellen mitten auf der Fahrbahn abrupt enden und die RadlerInnen daher in die Situation bringen, sich an besonders schwierigen Stellen regelmäßig erneut zwischen den Autos auf der Fahrbahn efinden zu müssen. Da die Straßenverkehrsordnung beim Verlassen von Fahrradanlagen zudem eine Nachrangregel für den Fahrradverkehr vorsieht, kommt es bei regelkonformem Nutzen der Fahrradinfrastrukturen immer wieder zu offiziell erzwungenen Fahrtunterbrechungen. Auch wenn Radfahranlagen auf Teilstrecken zwar dem Bewegungsinteresse von AlltagsradlerInnen entgegenkommen, stehen sie insgesamt über die Gesamtstrecke dem Ziel nach einer schnellen, direkten und gemütlichen Fahrt ohne Fahrtunterbrechung entgegen. Da ausgewiesene Radwege zudem vielfach eng und verwindelt angelegt sind, hinter Haltestellenbereichen mit Wartehäusern und Imbissständen vorbeiführen, wodurch die Sicht der RadlerInnen auf die Verkehrsumgebung beschränkt wird und viele FußgängerInnen kreuz und quer über den Radweg gehen, und meist auch nur über Umwege ans Ziel führen, haben AlltagsradlerInnen das Gefühl, dass sie mit der Radfahranlagenbenutzungspflicht fürs Fahrradfahren eigentlich bestraft werden. Explizit gewählt werden Fahrradanlagen auch nur, wenn sie breit genug gebaut sind und eine durchgehende Fahrt über längere Strecken ermöglichen.

Dass AlltagsradlerInnen ihr theoretisches Wissen nicht vorbehaltlos im Sinne der Straßenverkehrsordnung einsetzen, ist möglich, weil sie für ihre Bewegung durch die Stadt grundsätzlich nicht auf die Verkehrsregeln angewiesen sind, die in der Wiener Straßenverkehrsordnung von 1960 explizit für den motorisierten Verkehr geschaffen wurden. Das unterscheidet ihre Bewegungsmöglichkeiten auch grundsätzlich von jenen von motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, deren kollisionsfreie Bewegung durch den dichten Stadtverkehr durch Regulierungen überhaupt erst möglich wird. Entsprechend wurden sie auch durchgehend für die Bewegung mit PKWs, LKWs und öffentlichen Verkehrsmitteln angelegt. Im Unterschied zu FahrradfahrerInnen wur-

den FußgängerInnen – wenn auch nachrangig – bei der Umgestaltung Wiens zu einer ‚Autostadt‘ ab den 1950er Jahren zumindest mitberücksichtigt. Das führte dazu, dass die erst Jahrzehnte später angelegten Fahrradinfrastrukturen zwischen Bereichen und Regelungen für motorisierte Fahrzeuge und FußgängerInnen untergebracht werden mussten. Da die Bewegung mit dem Fahrrad so auch offiziell in Zwischenräumen reguliert wird, die ursprünglich nicht für den Fahrradverkehr vorgesehen waren, entsprechen die Fahrradinfrastrukturen und -regeln – ebenso wenig wie die für motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen angelegten – meist weder den Gesetzmäßigkeiten der Bewegung mit einem Fahrrad noch dem Bewegungs- und Handlungsinteresse von AlltagsradlerInnen. Dass sich zudem das Wiener Radwegnetz trotz ständiger Erweiterungen entlang von Alltagswegen immer noch als recht lückenhaft erweist, führt dazu, dass sich AlltagsradlerInnen ihre Zwischenräume auch selbst suchen (müssen). Dazu nutzen sie ihr aus der Bewegung mit dem Fahrrad resultierendes Wissen, Situationen immer aufgrund ihres fahrrad-körperlichen Wissens und Könnens einzuschätzen, ihren Standpunkt immer wieder neu auszuloten, flexibel auf widersprüchliche Anforderungen zu reagieren und auch instabile Schräglagen eigenmächtig zu bewerkstelligen. Aufgrund der Beschaffenheit der Verkehrsumgebung ist der Einsatz dieses Wissens aber gleichzeitig auch notwendig.

Zu einem vergleichbaren Ergebnis kam Justin Spinney (2010), der anhand einer ähnlich angelegten ethnographischen Forschung zum Alltagsradeln in London feststellt, dass die auf den motorisierten Autoverkehr ausgerichteten Infrastrukturen und Regelungen zu verschiedenen Taktiken des Improvisierens führen. Dabei greift er die Konzeption von Taktiken von Michel de Certeau auf, nach dem Taktiken als „ways of operating“ gemeinsam mit den Strategien von „systems of production“ (einer etablierten sozioökonomischen Ordnung) eine geteilte Struktur bilden (de Certeau 1988: xiv; xxiii). „Systems of production“, wie etwa die Verkehrs- und Stadtplanung, zeichnen sich nach de Certeau (ebd.: 92f) durch Strategien aus, die er als „panoptic practices“ (ebd.: 36) bezeichnet, da sie die Stadt vom Alltagsleben entkoppelt ‚von oben‘, wie von einem Wolkenkratzer aus betrachten. Aus dieser Perspektive folgen Planungsstrategien nicht den vielfältigen Alltagsbewegungen ‚dort unten‘, sondern zielen vielmehr darauf ab, die Bewegungen in der Stadt anhand von theoretischen Konzepten – wie beispielsweise einer modernen Stadt nach funktionalistischen Modellen – zu kontrollieren (ebd.: 94f). Dementsprechend sind Strategien „actions, which, [...], elaborate theoretical places (systems and totalizing discourses) capable of articulating an ensemble of physical places in which forces are distributed“ (ebd.: 38). Da die Verteilung von Macht sozioökonomischen und politischen Interessen folgt (ebd.: 95), spricht de Certeau (ebd.: 35) von Strategien der „systems of production“ auch als „the calculation (or mani-

pulation) of power relationships“. Die Planung und Errichtung von Infrastrukturen und Regelungen durch „systems of production“ drückt sich in den im ersten Kapitel vorgestellten dominanten Systemen und Rhythmen urbaner Mobilität insofern aus, als auch in ihnen der Verkehrsraum auf eine Weise vorstrukturiert wird, in der sich einer „car-ideology“ (Vivanco 2013: 5) entsprechende Werte und Vorstellungen ausdrücken. Wie „systems of production“ schaffen vorherrschende Mobilitätssysteme oder -rhythmen eine Ordnung, durch die Bewegungen durch die Stadt kontrolliert werden sollen, und eröffnen oder beschränken damit die Handlungsmöglichkeiten der unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Art und Weise, wie Menschen während ihrer Bewegung durch die Stadt mit der von ihnen vorgefundenen etablierten Ordnung umgehen, beschreibt de Certeau als Taktiken: „The space of a tactic is the space of the other. Thus it must play on and with a terrain imposed on it and organized by the law of a foreign power“ (de Certeau 1988: 37). Taktiken zeichnen sich dadurch aus, die physischen Elemente und Regelungen nach eigenen Kriterien zu beurteilen und Möglichkeiten zu finden, sie im eigenen Sinn zu nutzen (ebd.: 35). Die Möglichkeiten ergeben sich während der zeitlichen Bewegung durch die von den „systems of production“ geschaffenen (Verkehrs-)Räume, durch die sich in manchen Momenten Räume für den kreativen Umgang mit Infrastrukturen und Regeln eröffnen (ebd.: 35). „Tactic mobility“ bezeichnet er daher als

a mobility that must accept the chance offerings of the moment, and seize on the wing the possibilities that offer themselves at any given moment. It must vigilantly make use of the cracks that particular conjunctions open in the surveillance of the proprietary powers (de Certeau 1988: 37).

Das Verhältnis von theoretischen Vorgaben und praktischen Möglichkeiten kann auch mit Lave und Wengers (1991: 93) Unterscheidung eines „teaching curriculums“, bei dem vorab feststeht, was als ‚richtig‘ oder ‚falsch‘ gilt, und ‚von oben‘ theoretisch aufoktroziert wird, und eines „learning curriculums“, das sich durch die Möglichkeiten der Teilnahme an einer Praxisgemeinschaft ergibt, verdeutlicht werden. Im Unterschied zu einem „teaching curriculum“ kann durch ein „learning curriculum“ kein einheitliches theoretisches Wissen unabhängig von den Praktizierenden übergestülpt werden. Denn: „A learning curriculum is a field of learning resources in every day practice *viewed from the perspective of learners*“ (ebd.: 97; Hervorhebung im Original). Es besteht aus Möglichkeiten, die in und durch Situationen entstehen, und in denen sich neue Praktiken durch Improvisieren entwickeln können (ebd.).

Dieses Improvisieren anhand von situationsspezifischen Möglichkeiten – aber auch Notwendigkeiten – ist für Spinney charakteristisch für das Alltagsradeln in London, wo das Fahrradfahren ebenso wenig Tradition hat wie in Wien. Die von ihm vorgestellten Taktiken des Improvisierens

zeigen sich als unangemessene Nutzungsweisen einer „carchitecture“ (Spinney 2010: 117), in der FahrradfahrerInnen nicht vorgesehen sind, von denen aber dennoch erwartet wird, dass sie sich aufgrund des Designs genauso verhalten wie motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen. Wie ich es in Kapitel vier erläutert habe, betont auch Spinney, dass die Verkehrsumgebung an FahrradfahrerInnen aufgrund ihrer Bewegung mit dem Fahrrad als ‚Fahrrad-Körper‘ aber ganz andere Anforderungen stellt als an Auto-FahrerInnen (ebd.: 113f). Damit deutet im Grunde auch Spinney den Balanceakt an, den FahrradfahrerInnen zwischen einem theoretischen Wissen um die „carchitecture“ und ihrem fahrrad-körperlichen Wissen vollführen (müssen). Da AlltagsradlerInnen Verkehrsinfrastrukturen und -regeln mit den Möglichkeiten aufgrund ihres fahrrad-körperlichen Bewegungswissens, und aus der Notwendigkeit aufgrund der Beschaffenheit der Verkehrsumgebung so nutzen, wie es für sie in den jeweiligen Situationen im Hinblick auf ihr Ziel sinnvoll ist, kann anhand meiner Ergebnisse Spinneys zentrales Argument unterstrichen werden:

[T]he key reasons why the rhythms laid down by many cyclists do not conform with the official and desired rhythms laid down for motorised vehicles is not because they resist the official ordering of space and time. Rather it is because the hybrid bike-rider is oriented differently to the material and immaterial affordances of the urban environment and thus many cyclists are engaged in a process of making do which involves improvising rhythms in order to navigate the city (Spinney 2010: 119).

Wenn AlltagsradlerInnen in Synergie mit ihrem Werkzeug Affordanzen zum Erreichen von Handlungszielen wahrnehmen (Ingold 2011: 58), stellt sich ihnen die zentrale Aufgabe, kontinuierlich Informationen aus einer etablierten Verkehrsordnung herauszufiltern, deren „teaching curriculum“ sie mit ihrem „learning curriculum“ verweben. Wesentlich dabei ist, dass Handlungsentscheidungen dabei aufgrund einer fahrrad-körperlichen Sensibilität (Downey 2010: 24; Wacquant 2003: 101) getroffen werden, wie es Alkemeyer als charakteristisch für Bewegungsarten beschreibt, in der materielle Dinge und der menschliche Körper eine Synergie bilden. Aufgrund der körperlichen Bewegung mit dem Fahrrad und der damit einhergehenden Offenheit gegenüber der Umgebung „[gehen] [d]as Gefühl für den eigenen Körper und das Gefühl für die Eigenschaften der Umwelt [...] in der handelnden Auseinandersetzung mit der Umgebung ineinander über“ (Alkemeyer 2003: 190). In ihrer fahrrad-körperlichen Bewegung schaffen FahrradfahrerInnen zudem ihren eigenen „mobilen Aktionsraum“ (Alkemeyer und Schmidt 2006: 572), weshalb der Raum auch „[...] nicht als eine ‚absolutistische‘, das Verhalten von außen strukturierende Macht hingenommen [wird]“ (Alkemeyer 2003: 189):



Selbst dann, wenn ihr Handeln und die Abstimmung zwischen den einzelnen Tätigkeiten klar geregelt oder durch Choreographien, Raumordnungen, zeitliche Vorgaben, Organisation und Technik festgelegt zu sein scheinen, bleiben [...] Leerstellen und Spielräume, die von ihnen ad hoc mit entsprechenden Handlungen ausgefüllt werden“ (Alkemeyer et al. 2009: 7f).

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass der Verkehrsraum geübten AlltagsradlerInnen Zwischenräume eröffnet, die sie für ein sinnvolles Vorankommen nutzen. Sie eröffnen sich im Spannungsfeld zwischen ihrem fahrrad-körperlichen Wissen und den Infrastrukturen und Regeln einer über viele Jahrzehnte selbstverständlich gewordenen Ausrichtung auf den motorisierten Straßenverkehr, in dem auch ihr praktisches Verständnis geformt und eingesetzt wird. Wann und wie AlltagsradlerInnen ihr praktisches und theoretisches Wissen einsetzen, und welche Zwischenräume sich dadurch eröffnen, ist aber auch abhängig von den Möglichkeiten und Beschränkungen der Interaktion mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen und deren Umgang mit Infrastrukturen und Regeln.

## **7.2 Balancieren zwischen Kommunikation und Isolation**

Bei ihrer kontinuierlichen Suche nach Möglichkeiten eines sinnvollen Vorankommens orientieren sich AlltagsradlerInnen entsprechend ihres fahrrad-körperlichen Wissens nicht nur an materiellen Dingen, Infrastrukturen und Regeln, sondern insbesondere an den Bewegungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen (Lugo 2012: 54). Daher ist ihr Tunnelblick vor allem *auf alles, was sich bewegt*, konzentriert, wobei Menschen und Autos explizit voneinander unterschieden werden. Diese Unterscheidung erschließt sich durch die unterschiedlichen Interaktionsmöglichkeiten mit nicht motorisierten und motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen.

Wie in Kapitel vier besprochen, ist das Einschätzen der Bewegungen Anderer aus der eigenen fahrrad-körperlichen Bewegung heraus ein zentraler Aspekt fahrrad-körperlichen Wissens, und die direkte Kommunikation in und durch körperliche Bewegung nimmt daher einen zentralen Stellenwert ein. Diese Form der Kommunikation steht FahrradfahrerInnen grundsätzlich auch im motorisierten Straßenverkehr zur Verfügung, weil sie mit ihrer Umgebung unmittelbar in Kontakt treten können. Das unterscheidet auch ihre Voraussetzung für Interaktionen von jenen von motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, die in ihren Fahrzeugen von der Umgebung abgeschottet sind (Haddington und Rauniomaa 2013: 177; Vivanco 2013: 65). Da AutofahrerInnen deshalb und aufgrund ihrer Fahrtgeschwindigkeit nicht unmittelbar mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen kommunizieren können, sind sie auf technische Hilfsmittel der Verkehrsumgebung (z.B. Ampelschaltungen) und ihrer Fahrzeuge (z.B. Blinker oder Hupe) sowie auf andere Regulierungen ihrer Bewegungen, wie etwa durch Richtungspfeile, durch die Straßenverkehrsordnung an-

gewiesen. Die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr wird daher auch für FahrradfahrerInnen von den für ‚Autos‘ möglichen Formen der Kommunikation bestimmt, die Urry (2007: 54) folgendermaßen beschreibt: „[S]trangers follow shared rules, communicate through common sets of visual and aural signals, and interact without even eye-contact“. Diese unterschiedlichen Interaktionsmöglichkeiten führen dazu, dass FahrradfahrerInnen eine Verständigung mit AutofahrerInnen als besonders schwierig erfahren.

Um zwischen Autos an ihr Ziel zu kommen, machen FahrradfahrerInnen sowohl von den Möglichkeiten einer direkten, unmittelbar fahrrad-körperlichen als auch von einer indirekten, technisch vermittelten Kommunikationsform Gebrauch und pendeln so auch in der Interaktion mit Autos zwischen ihrem praktischen und einem theoretischen Wissen über die für AutofahrerInnen angelegten ‚Interaktions-Regeln‘ hin und her. Da eine direkte wechselseitige Abstimmung von Bewegungen durch Körpersprache nicht, und auch eine Verständigung durch Blickkontakt nur bis zu einer gewissen Geschwindigkeit möglich ist, sofern die Windschutzscheibe nicht spiegelt, schätzen FahrradfahrerInnen die Bewegung von Autos anhand ihres theoretischen Wissens ein. Denn grundsätzlich können sie davon ausgehen, dass sich Autos in für sie geregelten Bahnen bewegen (können und müssen) und beispielsweise bei Rot stehen und bei Grün in die angezeigte Richtung fahren. Dadurch, und durch die Fahrzeuge vermittelten Informationen – wie dem Blinken, dem Leuchten von Rücklichtern oder den Bewegungen der Vorderräder bei stehenden Autos – leiten AlltagsradlerInnen ihre Handlungsmöglichkeiten ab und können so bei Rot von den Autos unbehindert auf Kreuzungen einfahren, Autos auf Abbiegespuren ‚links liegen lassen‘ oder in ihrer Fahrt zwischen fahrenden und parkenden Autos die Bewegungsabsichten der AutofahrerInnen von den Fahrzeugen ‚ablesen‘.

AlltagsradlerInnen nehmen das ‚Verhalten von Autos‘ aber auch deshalb so genau in den Blick, weil sie regelmäßig die Erfahrung machen, von Autos übersehen zu werden. Sie können zwar meist davon ausgehen, dass sich Autos entsprechend der vorgeschriebenen Regeln bewegen, aber nicht davon, dass sie dabei auch immer auf nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen achten, wenn sie etwa bei grüner Ampelschaltung selbstverständlich losfahren, ohne zu schauen. Deshalb ist es für FahrradfahrerInnen essenziell, Situationen auch immer unabhängig von Regeln einzuschätzen und dann von den offiziellen Interaktionsregeln abzuweichen, wenn sie von den AutofahrerInnen nicht berücksichtigt werden und für sie daher auf legale Weise keine Weiterfahrt möglich ist. Ihre Erfahrung, von Autos ignoriert zu werden, wenn sie etwa beim Verlassen eines Fahrradstreifens auf die Fahrbahn einbiegen möchten oder durch Handzeichen einen Spurwechsel ankündigen, führt auch dazu, dass sie die einzigen ihnen gegenüber Autos zur Verfü-

gung stehenden unmittelbar fahrrad-körperlichen Kommunikationsmöglichkeiten einsetzen. Sie schummeln sich entweder geschickt in sich eröffnenden Zwischenräumen im fließenden Verkehr durch, machen sich für AutofahrerInnen bewusst mitten auf der Fahrbahn sichtbar und signalisieren durch das Ver-treten ihrer Position ihre Teilnahme am Verkehr.

Verkehrsregeln, Positionierung – z.B. durch Veränderung der Richtung und/oder Geschwindigkeit – und unmittelbarer körperlicher Austausch – z.B. durch Gesten – sind für Pentti Haddington und Mirka Rauniomaa (2013: 178ff) Formen von Kommunikation, durch die im Straßenverkehr „space-offering“ praktiziert wird. Als „space-offering“ bezeichnen sie (ebd.: 176) eine Praktik, durch die VerkehrsteilnehmerInnen ihre räumliche und mobile Kopräsenz ausverhandeln. Es stellt für sie (ebd.) einen Interaktionsraum dar, für den charakteristisch ist, dass er im Zwischenraum zwischen den sich bewegenden „human infrastructures“ (Lugo 2012: 54) gestaltet wird. Wenn VerkehrsteilnehmerInnen ihn dadurch gestalten, indem sie etwa durch ihre Positionierung oder Gesten ihre Bewegungsabsichten erkennbar machen und Bewegungen entsprechend aufeinander abstimmen (ebd.: 177), setzt das eine gegenseitige Kenntnisnahme voraus, damit es zu keinen Kollisionen kommt:

The vehicular units need to have a shared understanding of the situation to avoid collision and, furthermore, the space-offering is based on the units' mutual understanding of how they both are present and mobile in space and what their mobile trajectories in that space are (Haddington und Rauniomaa 2013: 185).

Da FahrradfahrerInnen aber aufgrund ihrer mangelnden Kenntnisnahme und eines mangelnden Verständnisses für ihre Art, sich zu bewegen, von Autos selten Raum angeboten bekommen, nehmen sie den Raum eigenmächtig in Besitz.

Wenn sie sich auf diese Weise ein zügiges Vorankommen erkämpfen, bekommen sie von Autos nicht selten ein Hupen als Antwort. Dass sie von AutofahrerInnen oft nicht nur nicht wahrgenommen werden, sondern regelmäßig auch beschimpft werden, selbst wenn sie sich etwa beim Fahren gegen eine für RadfahrerInnen ausgenommene Einbahn oder auf einer engen Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage an die Interaktionsregeln halten, gibt ihnen das Gefühl einer illegitimen Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. Die Selbstverständlichkeit, mit der die Interaktionsregeln auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sind und mit der manche AutofahrerInnen den Verkehrsraum für sich beanspruchen, eine mangelnde Kenntnisnahme des Fahrradverkehrs als selbstverständlicher Bestandteil des städtischen Verkehrs sowie die unterschiedlichen Kommunikationsmöglichkeiten von Auto- und FahrradfahrerInnen sind mit ein Grund, warum die Alltags-

wege von RadlerInnen auch von einem Gefühl begleitet werden, sich als *einsame KämpferInnen* behaupten zu müssen.

Unabhängig davon, ob sie sich an die gemeinsamen Interaktionsregeln halten (können) oder nicht, ist es für AlltagsradlerInnen selbstverständlich geworden, als „Rowdy“ oder „Wildsau“ wahrgenommen zu werden. Dass FahrradfahrerInnen diese Zuschreibungen erfahren, steht in direktem Zusammenhang mit einem Verkehrsdiskurs, wodurch FahrradfahrerInnen in der Stadt einen Unsicherheitsfaktor im motorisierten Straßenverkehr bilden. Fahrradfahren in der Stadt gilt demnach als gefährlich (für die etablierte Ordnung), und dem entsprechend herrscht vielfach immer noch die Meinung vor, dass FahrradfahrerInnen auf der Straße nichts verloren hätten. FahrradfahrerInnen, die sich der Gefahr einer Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr aussetzen, gelten demnach als abnormal oder nicht ganz zurechnungsfähig und sind daher auch nicht ganz ernst zu nehmen (Vivanco 2013: 58). So erhält das Fahrradfahren in der Stadt den Status einer unzivilisierten Praxis (Horton, Cox und Rosen 2007b: 17), respektive haben FahrradfahrerInnen den Status von unzivilisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Die Zuschreibungen, die FahrradfahrerInnen aufgrund des scheinbar immer noch vorherrschenden Verkehrsdiskurses erhalten, stehen gleichzeitig im Widerspruch zu Umwelt- und Gesundheitsdiskursen und einer damit einhergehenden Förderung des Fahrradverkehrs.

Die Ausrichtung von Infrastrukturen und Regeln auf den motorisierten Verkehr beeinflussen nicht nur Interaktionen mit ‚Autos‘, sondern auch mit anderen nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Mit FußgängerInnen finden die häufigsten Interaktionen an Kreuzungen, in Haltestellenbereichen für öffentliche Verkehrsmittel und auf Radwegen statt. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass eine kollisionsfreie Bewegung durch eine direkte Abstimmung von Bewegungen möglich ist. Auch wenn kein Blickkontakt oder keine wechselseitige Abstimmung möglich ist, wenn z.B. FußgängerInnen in die gleiche Richtung auf einem Radweg gehen, können geübte AlltagsradlerInnen deren Bewegungsabsichten anhand ihrer Körpersprache einschätzen und nutzen ihr raum-zeitliches Orientierungswissen, um geschickt zwischen ihnen hindurchzumanövrieren. Mit ihren fahrrad-körperlichen Fähigkeiten können sie Situationen mit vielen FußgängerInnen auch besser kontrollieren als durch den Einsatz einer Klingel. Im Unterschied zu AutofahrerInnen können FußgängerInnen das Klingeln zwar hören, werden aber aus ihren Bewegungsabläufen so herausgerissen, dass ihre Reaktionen nicht so schnell einschätzbar sind und die Weiterfahrt daher meist eher erschwert als erleichtert wird. Auch wenn die Begegnungen mit FußgängerInnen von den AlltagsradlerInnen teilweise als irritierend und nervend beschrieben

werden, schätzen sie die Begegnungsmöglichkeiten, weil sie die Stadt an den Schnittstellen mit FußgängerInnen auch als lebendig erfahren.

Die Möglichkeiten eines unmittelbaren zwischen-menschlichen Austausches sind entlang ihrer Fahrten im städtischen Verkehr, die sie auch zu Stoßzeiten als tendenziell menschenleer erleben, aber die Ausnahme. Durch die Ausrichtung von Infrastrukturen und Interaktionsregeln auf die Bewegungs- und Kommunikationsmöglichkeiten von motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen in Kombination mit dem Ziel von AlltagsradlerInnen, möglichst zügig ohne Fahrtunterbrechung voranzukommen, gestaltet sich nicht nur die Begegnung zwischen Auto- und FahrradfahrerInnen, sondern auch zwischen nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen als schwierig. Da AlltagsradlerInnen meist auf der Fahrbahn unter Autos unterwegs sind und dabei nie sicher sein können, ob sie von den AutofahrerInnen wahrgenommen werden, ist ihr Tunnelblick zwischen fahrenden und streckenweise auch parkenden Autos auf den motorisierten Verkehr fokussiert. Da parkende Autos zusätzlich auch den Blick „*auf alles, was sonst los ist*“ und damit auf die Lebendigkeit der Stadt verstellen, erfahren AlltagsradlerInnen in dieser Situation ihre Isolation im Straßenverkehr besonders deutlich.

Ein Hinweis auf ihre Isolation ist auch, dass andere FahrradfahrerInnen kaum erwähnt werden. Dass Richard das erste Mal durch seine Teilnahme an Critical Mass mitbekommt, dass es auch andere FahrradfahrerInnen gibt, die sich regelmäßig durch die Stadt kämpfen, kann als symptomatisch für die Situation von FahrradfahrerInnen in wenig fahrradfreundlichen Städten gesehen werden. Dass FahrradfahrerInnen bei gemeinsamen Fahrten durch die Stadt dennoch schlecht in Kontakt miteinander bleiben können, liegt einmal mehr daran, dass der motorisierte Verkehr meist die ganze Aufmerksamkeit erfordert und auch die meisten Radfahranlagen so beschaffen sind, dass die Aufmerksamkeit den darauf gehenden FußgängerInnen, der verwinkelten Wegführung oder der Suche nach einer möglichen Weiterfahrt nach deren abruptem Ende gilt. Während ein Nebeneinanderfahren auf Radstreifen und -wegen aufgrund ihrer Enge meist nicht möglich ist, ist es auf breiten Fahrbahnen verboten, um den Fluss des motorisierten Verkehrs nicht zu behindern.

Die Isolierung von FahrradfahrerInnen durch Verkehrsinfrastrukturen und -regelungen beschränkt nicht nur ihre Kommunikationsmöglichkeiten, sondern hat auch zur Folge, dass ihre Präsenz im Straßenverkehr weder von ihnen selbst noch von den motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen wahrgenommen wird. Damit nicht nur Veranstaltungen wie Critical Mass eine der wenigen Möglichkeiten bleiben, gemeinsam als TeilnehmerInnen des städtischen Verkehrs deut-

lich sichtbar zu werden, und um der Isolation der FahrradfahrerInnen entgegenzuwirken, ist nach Paul McIlvenny (2013: 1f; 18) und Tim von Oldenburg (2015: 1f) die vermehrte Berücksichtigung ihrer Form der Mobilität und damit verbundener Interaktionsmöglichkeiten im Design der Verkehrsinfrastrukturen notwendig.

Insbesondere durch meine Forschung mit Christine wurde deutlich, dass Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen vielfach selbstverständlich und unbemerkt verlaufen. Bewusst werden AlltagsradlerInnen Interaktionen vor allem an von ihnen als markant wahrgenommenen Orten und dann, wenn ihre Fahrt auf irgendeine Weise irritiert wird und Gefahr läuft, unterbrochen zu werden. Vor diesem Hintergrund ist auch die Schwierigkeit der Interaktionen zwischen Auto- und FahrradfahrerInnen zu relativieren, da sie über weite Strecken auch reibungslos und selbstverständlich unter wechselseitiger Kenntnisnahme erfolgt. Dies wird möglich durch eine durch praktische Mitgliedschaft erworbene „Vertrautheit mit den [...] materiellen und symbolischen Bedingungen des Geschehens sowie einer in Fleisch und Blut übergegangenen Aufmerksamkeit für alle [...] Äußerungen der Mit- und Gegenspieler“ (Alkemeyer et al. 2009: 9) oder eine durch die Teilnahme am Straßenverkehr erworbene Geschicklichkeit, die Bewegung in Synergie mit dem Fahrrad auf die Verkehrsumgebung abzustimmen (Ingold 2000: 353; 2011: 59f).<sup>29</sup>

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass ein Wissen um vorgeschriebene Interaktionsregeln mit einem fahrrad-körperlichen Bewegungswissen im praktischen Verständnis von AlltagsradlerInnen durch ihre regelmäßigen Fahrten durch den städtischen Verkehr auf spezifische Weise ineinander verwoben sind. Das ermöglicht ihnen, auf die Bewegungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen entsprechend ihrer jeweiligen Interaktionsmöglichkeiten rasch und flexibel zu reagieren. Insbesondere an den Schnittstellen mit FußgängerInnen und Autos wird deutlich, wie beide Wissensformen und damit verbundene Formen der Kommunikation gleichzeitig eingesetzt werden. In den Begegnungen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen geht das Balancieren zwischen zwei Wissensformen unweigerlich mit einem Balancieren zwischen zwei Möglichkeiten der Kommunikation – mittels technischer Infrastrukturen und -regeln oder durch die unmittelbare Abstimmung der eigenen Bewegung auf die Bewegungen Anderer – einher. AlltagsradlerInnen leiten ihre Handlungsmöglichkeiten daher nicht nur durch ein kontinuierliches Abwägen von praktischem und theoretischem Wissen, sondern auch zwischen den unterschiedlichen Kommunikationsmöglichkeiten mit Autos und nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen ab.

---

29 Mögliche Methoden zur Erfassung von den FahrradfahrerInnen selbstverständlichen und unbemerkten Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen hat beispielsweise Tim von Oldenburg (2015) im Rahmen seiner Masterthesis entwickelt und erprobt.

Die Erfahrung, dass sie im Wiener Straßenverkehr dazu oft falsch eingeschätzt, übersehen, in (Konflikt-)Bereiche zwischen AutofahrerInnen und FußgängerInnen gedrängt und zudem als FahrradfahrerInnen (voneinander) getrennt werden, gibt FahrradfahrerInnen aber nicht nur ein Gefühl der Isolation, sondern verstärkt gleichzeitig auch die Vorstellung, sich in Bezug auf ihre Sicherheit weder auf Verkehrsinfrastrukturen und -regeln noch auf andere VerkehrsteilnehmerInnen verlassen zu können. So balancieren AlltagsradlerInnen entlang ihrer Wege nicht nur kontinuierlich zwischen praktischem und theoretischem Wissen, zwischen Kommunikation und Isolation sondern auch zwischen Sicherheit und Unsicherheit.

### **7.3 Balancieren zwischen Sicherheit und Unsicherheit**

Das kontinuierliche Ausloten von sich im Balancieren zwischen praktischem und theoretischem Wissen sowie zwischen unterschiedlichen Kommunikationsmöglichkeiten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen eröffnenden Zwischenräumen ist nicht nur sinnvoll, um möglichst zügig sondern insbesondere auch sicher ans Ziel zu kommen.

Jenen geübten RadlerInnen, die gerne breite, teilweise mehrspurige Straßen für ihre Alltagswege nutzen, geben ihre Fahrten mitten im Verkehr genügend Handlungsspielraum, um ihr fahrrad-körperliches Wissen auch in kritischen Situationen einsetzen zu können. Die Art und Weise, wie FahrradfahrerInnen während ihrer zügigen Fahrt zwischen Autos selbst für ihre Sicherheit sorgen, steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Kommunikationsmöglichkeiten mit Autos. Da sich Autos durch ihr Hupen Gehör verschaffen können, umgekehrt aber das Klingeln von FahrradfahrerInnen aufgrund des Verkehrslärms und der in ihren Autos abgeschotteten AutofahrerInnen kein Gehör findet, behaupten sich die AlltagsradlerInnen gegenüber den (hupenden) Autos, indem sie ihre Bewegungen ‚selbst in die Hand nehmen‘ und unmittelbar fahrrad-körperlich durch Handzeichen und Positionierung kommunizieren. Das Hupen der Autos ist für sie nicht nur Anlass, ihre Position als Fahrrad-FahrerInnen selbst-sicher zu vertreten, sondern es vermittelt ihnen auch das sichere Gefühl, von den Autos gesehen zu werden. ‚Mitten auf der Straße‘, die ausreichend (Zwischen-)Raum für eine flexible und geschickte fahrrad-körperliche Bewegung bietet, und wo man sichtbar von den Auto-FahrerInnen wahrgenommen wird, ist die Fahrt letztendlich sicherer als an ‚Randlagen‘, in denen das Balancieren auf gedrängtem Raum weitaus schwieriger ist. Daher ist die Furcht vor Autos auf engen Fahrbahnen besonders groß.

Auf engen Fahrbahnen bewegen sich FahrradfahrerInnen bei starkem Verkehr in einem so schmalen Zwischenraum, der aus dem Breitenunterschied zwischen PKWs und LKWs bemessen werden kann. Da der Einsatz fahrrad-körperlichen Wissens hier oft an seine Grenzen kommt,

weil keine Ausweichmöglichkeiten bestehen, um auf die Bewegungen von Autos adäquat zu reagieren, wird diese Situation immer wieder als beängstigend erlebt. Besonders bedrohlich empfinden es AlltagsradlerInnen, wenn sie sich auf engen Fahrbahnen zwischen fahrenden und parkenden Autos bewegen, da der Sicherheitsabstand zwischen ihnen und den fahrenden Autos nicht eingehalten werden kann und von den parkenden Autos die Gefahr ausgeht, dass unerwartet Türen aufgemacht werden. Die Bewegung in diesem engen ‚Auto-Tunnel‘, in dem von allen Seiten Gefahren drohen, denen es nicht möglich ist auszuweichen, erfordert von den RadlerInnen höchste Konzentration und bedeutet für sie eine ‚Schräglage‘, die nicht nur mit dem größten Gefühl der Isolation sondern auch mit dem höchsten Risikobewusstsein einhergeht.

Das Risikobewusstsein, von Autos umgebracht werden zu können, fährt aber auch verstärkt in Kreuzungsbereichen mit, deren Regelungen FahrradfahrerInnen oft keine sichere Überfahrt gewähren. Da sie trotz grüner Ampelschaltungen Gefahr laufen, von Autos übersehen zu werden, wird das Einschätzen von Situationen unabhängig von Regeln im motorisierten Straßenverkehr vor allem zu einem Einschätzen von potenziellen Gefährdungen durch Autos. Davor werden sie auch auf Fahrradstreifen nicht geschützt, wenn sie sich nach deren abruptem Ende vor einer Kreuzung zwischen den Autos einordnen müssen oder darauf so „*kriminell*“ zwischen Autos und/oder Straßenbahnen geführt werden, dass sie es mit der Angst zu tun bekommen.

Mit Urry (2007: 12f; 54) lässt sich die unsichere Lage für FahrradfahrerInnen in einem selbstverständlich gewordenen „car-system“ damit erklären, dass etablierte Mobilitätssysteme jenen VerkehrsteilnehmerInnen, für die sie konzipiert sind, aufgrund der auf sie ausgerichteten Infrastrukturen, Regelungen und Kontrollmechanismen weitgehend routinisierte Abläufe bieten. Durch die für AutofahrerInnen geregelten Abläufe wird für sie eine sichere Fahrt ohne allzu große Risiken gewährleistet, weshalb AutofahrerInnen in einem Autosystem auch nicht viel über ihre Bewegung durch die Stadt reflektieren müssen. Aufgrund der Verwendung eines Verkehrsmittels, das im vorherrschenden „Auto-System“ lange Zeit nicht vorgesehen war, können sich FahrradfahrerInnen aber weder auf routinisierte Bewegungsabläufe und für sie sichere Regulierungen verlassen, noch auf ein auf ihre Bewegung ausgerichtetes Mobilitätssystem ausweichen. Daher wird von ihnen die Verkehrsordnung auch deshalb auf kreative Weise genutzt, um auf ihren Wegen durch den motorisierten Verkehr unversehrt zu bleiben (Lugo 2012: 49). Durch die Offenheit gegenüber der Umgebung und ihr damit einhergehendes Bewusstsein um ihre körperliche Verwundbarkeit, die auch Spinney (2010: 124) als zentrale Erfahrungsdimension von AlltagsradlerInnen in London herausstellt, wägen sie nicht nur Möglichkeiten, sondern auch Risiken eines kreativen oder streng regelkonformen Umgangs mit Infrastrukturen, Regeln und anderen



VerkehrsteilnehmerInnen gegeneinander ab. Ein scheinbar riskantes Verhalten im kreativen Umgang wird dadurch oft zu einer Möglichkeit, um „*heil durchzukommen*“, wie es Richard ausdrückt hat. Denn: „Where system design fails to account for the affordances of a particular user, [...], seemingly ‚risky‘ behaviour can often be a fundamental source of safety“ (Spinney 2010: 126). Entsprechend eines Risikodiskurses, der von einem Subjekt ausgeht, „das sich der Unsicherheit stellt, anstatt ihr ausgeliefert zu sein“ (Alkemeyer 2004: 72), meistern die AlltagsradlerInnen ihre unsichere Ausgangslage im motorisierten Straßenverkehr, indem sie je nach ihren Fertigkeiten ihre Risiken einschätzen und dementsprechend handeln.

Da AlltagsradlerInnen zudem auf legalen Wegen ihr Risiko, von Autos übersehen zu werden, oft als zu hoch einschätzen, weichen sie zu ihrer eigenen Sicherheit auf illegale Möglichkeiten der Teilnahme am motorisierten Verkehr aus. Gehsteige oder Busspuren mit oder ohne Ausnahmeregelung ermöglichen auf einigen Routen nicht nur ein „gemütliches“ Erreichen des Ziels, sondern FahrradfahrerInnen bringen sich auf ihnen auch vor Autos in Sicherheit. Auch das Queren einer Kreuzung auf dem Zebrastreifen bietet Schutz vor den Autos, die nach Erfahrungen der AlltagsradlerInnen vor einem Zebrastreifen eher stehenbleiben als vor einer Radfahrerüberfahrt. Und wenn sie eine Kreuzung bei Rot noch vor den Autos queren oder bewusst auch ohne Ausnahmeregelung gegen die Einbahn fahren, fühlen sie sich sicherer, weil sie dabei von den Autos wenigstens gesehen werden.

Die ‚Balance zwischen Sicherheit und Unsicherheit‘ wird anhand des eigenen ‚Standpunkts‘ entlang des gesamten Weges immer wieder aufs Neue ausgelotet. Dabei fühlen sich die AlltagsradlerInnen nie ganz sicher, und wirklich unsicher nur, wenn sie ihre fahrrad-körperliche Geschicklichkeit im flexiblen Umgang mit Situationen – etwa auf sehr engen Straßen – nicht mehr einsetzen können. Das heißt, dass sie das Gefühl von Unsicherheit im Bewusstsein um ihre ‚fahrrad-körperliche Bewegungsautonomie‘ ‚eigenmächtig‘ ausbalancieren. Zu ihrem eigenen Schutz machen sie sich unabhängig von Verkehrsregulierungen, weshalb auch der Umgang mit zunächst unsicheren Situationen als selbst-ermächtigend erlebt wird. Das Gefühl der Unsicherheit steht bei AlltagsradlerInnen daher nicht im Widerspruch zu dem Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit, wofür sie das Alltagsradeln in der Stadt schätzen.

Obwohl die AlltagsradlerInnen, mit denen ich die Forschung durchgeführt habe, einstimmig betonten, dass Fahrradfahren für sie kein Sport ist, lassen sich meine durch sie gewonnenen Erkenntnisse mit Alkemeyers Einsichten in neue Trendsportarten besonders gut auf den Punkt bringen. Wie Spinney geht auch er auf die spezifische Synergie von Fahrrad und Körper und ihre

Offenheit gegenüber der Umgebung ein. Im Unterschied zu Spinney betont er dabei aber weniger den Aspekt der körperlichen Verwundbarkeit, sondern die Freiheit und Selbstermächtigung, die mit der Möglichkeit und Erfordernis, Anforderungen der Umgebung unmittelbar fahrrad-körperlich zu bewältigen, einhergeht (Alkemeyer 2003: 193). Kennzeichnend für neue Trendsportarten ist nach Alkemeyer (ebd.: 196) „Orientierung und Kontrolle über die Umgebung, die Technik und das Selbst (seine Ängste, die Motorik usw.) auch unter fast unmöglichen Bedingungen noch aufrechtzuerhalten, um mit einem gestärkten Bewusstsein für die eigenen Fähigkeiten aus der Bewährungssituation hervorzugehen“:

Wenn es nun zutrifft, dass es in vielen postkonventionellen Bewegungspraxen um das Problem des Bewahrens bzw. Erlangens neuer Orientierung in turbulenten Räumen geht, dann liegt es nahe, sie als Praxen performativer Selbstbeglaubigung und Selbstermächtigung angesichts der Bedrohungen subjektiver Handlungsfähigkeit in rasch sich differenzierenden und ‚verflüssigenden‘ [...] Ordnungen zu deuten. Das spielerische Antizipieren der Verflüssigung Halt gebender empirischer Fixpunkte und die Versuche, riskante Situationen zu meistern, erlauben es den Akteuren, sich unmittelbar sinnlich ihrer Handlungsfähigkeit zu vergewissern. Unter der Voraussetzung des Gelingens erfahren sie am eigenen Leib die Bestätigung, handlungsfähig auch unter unsicheren Bedingungen zu sein (Alkemeyer 2004: 72).

Mit Alkemeyer (2009: 12f) lässt sich so auch beschreiben, wie sich die ‚eingefahrene‘ etablierte (Verkehrs-) Ordnung für Fahrrad-FahrerInnen als „labile Ordnung“ darstellt, in der ein Handlungswissen notwendig ist, das sich durch den flexiblen Umgang mit Situationen und einen „adaptiven Umgang mit Unsicherheit“ auszeichnet .

Zusammengefasst bewegen sich AlltagsradlerInnen in Wien entlang ihrer täglichen Wege durch ihre Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zwischen zwei unterschiedlichen Bewegungs- und Wissenskulturen, mit denen auch ein unterschiedliches Verständnis darüber einhergeht, wie im Verkehr kommuniziert und Sicherheit hergestellt wird. Für die AlltagsradlerInnen heißt das, dass sie gefordert sind, ihren ‚Standpunkt‘ zwischen praktischem und theoretischem Wissen, zwischen Kommunikation und Isolation und zwischen Sicherheit und Unsicherheit entlang ihrer Wege kontinuierlich neu auszuloten und ihn schließlich ausdauernd zu vertreten. Alle drei Balanceakte, die FahrradfahrerInnen während ihres Hindernisparcours meistern (müssen), münden schließlich in ihren Wechselwirkungen in ein kontinuierliches Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, das als zentrales Phänomen kennzeichnend für die „site“ des Alltagsradelns in Wien ist.

## **Conclusio: Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme**

Beim Erfassen und Benennen des zentralen Phänomens als ein Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme wurde ich durch Lave und Wengers (1991) Konzept der „legitimate peripheral participation“ inspiriert, das sie auch als „legitimate participation in communities of practice“ bezeichnen. Ob und wie ein legitimer Zugang zu Praxisgemeinschaften gewährt wird, und welche Möglichkeiten der Teilnahme bestehen, ist davon abhängig, wie der Wiener (Fahrrad-)Verkehr als Praxisgemeinschaft durch politische, ökonomische und soziale (Macht-)Beziehungen organisiert wird, von den dadurch geschaffenen materiellen Infrastrukturen und von den in sie eingeschriebenen Regelungen, mit denen bestimmte Möglichkeiten der Teilnahme auch legalisiert bzw. illegalisiert werden. Da eine volle Teilnahme an der Praxisgemeinschaft des Wiener Straßenverkehrs durch legitime – und legalisierte – Möglichkeiten der Teilnahme gleichzeitig von Fahrradinitiativen, Umweltbewegungen und einigen politischen Institutionen und wirtschaftlichen Interessengruppen unterstützt und gleichzeitig von anderen verhindert wird, eine seit den 1950er Jahren vom motorisierten Individualverkehr geprägte Verkehrsumgebung für FahrradfahrerInnen immer noch spürbar ist, und Fahrradfahren daher nicht als selbstverständlicher Bestandteil des städtischen Verkehrs wahrgenommen wird, sind FahrradfahrerInnen darauf angewiesen, ihre Möglichkeiten der Teilnahme auch selbst auszuloten.

Dabei zeigt sich ein Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme, wenn AlltagsradlerInnen Infrastrukturen und Regeln im vorgeschriebenen Sinn nutzen und sich daher legal im Sinn der Straßenverkehrsordnung durch die Stadt bewegen und dabei dennoch das Gefühl haben, sich illegitim im Straßenverkehr zu bewegen, wenn sie auf der Fahrbahn von AutofahrerInnen beschimpft werden oder manche Fahrradanlagen als so *kriminell* erfahren, dass sie das Gefühl haben, durch die Benutzungspflicht von Radfahranlagen bestraft zu werden. Es wird deutlich, wenn sie sich aufgrund ihrer Erfahrungen, von AutofahrerInnen übersehen zu werden und weder von für den motorisierten noch für den Fahrradverkehr eingerichteten Infrastrukturen und Regelungen ungehindert und sicher durch den Verkehr geleitet zu werden, *irgendwie durchschummeln* und dabei auf Gehsteigen oder gegen die Einbahn illegale Möglichkeiten der Teilnahme in Anspruch nehmen, die für sie zur Bewältigung ihres Hinderisparcours und zu ihrem eigenen Schutz dennoch legitim sind. In ihrem Hin- und Herpendeln

zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme kommen Praktiken des Balancierens zum Ausdruck, die dieses Phänomen beschreiben.

Ein Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme wird sichtbar durch ein ‚*Balancieren zwischen praktischem und theoretischem Wissen*‘, in dem AlltagsradlerInnen in einem ständigen Kompromiss zwischen ihrem praktischen Erfahrungswissen und ihrem theoretischen Wissen um die expliziten Regeln der Straßenverkehrsordnung nach Möglichkeiten suchen, ihre Wege möglichst direkt, mit möglichst konstanter Geschwindigkeit und *gemütlich* zurückzulegen. Wann und wie AlltagsradlerInnen ihr praktisches und theoretisches Wissen einsetzen, ist aber auch abhängig von den Möglichkeiten und Beschränkungen der Interaktion mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen und deren Umgang mit Infrastrukturen, Regeln und FahrradfahrerInnen. So bildet ein Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme auch den Kontext für ein ‚*Balancieren zwischen Kommunikation und Isolation*‘. Dabei balancieren AlltagsradlerInnen zwischen einer direkten, unmittelbar fahrradkörperlichen Kommunikation durch Positionierung, Blickkontakt und unmittelbare Abstimmung ihrer Bewegungen auf die Bewegungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen durch ihr praktisches Bewegungswissen, und einer indirekten, technisch vermittelten Kommunikation durch explizite Interaktionsregeln der Straßenverkehrsordnung. Ihr theoretisches Wissen um die Interaktionsregeln, die für in ihren Autos von der Umgebung abgekapselten AutofahrerInnen geschaffen wurden, setzen sie in ihren Begegnungen mit *Autos* ein, mit denen kaum eine unmittelbare zwischenmenschliche Verständigung möglich ist. Die Möglichkeiten und vor allem Beschränkungen der Kommunikation mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen aufgrund von Infrastrukturen, Regelungen und der Beschaffenheit der Verkehrsmittel führen FahrradfahrerInnen in Wien gleichzeitig auch in eine Isolation, wenn ihre Fahrt zwischen Autos, von denen sie erfahrungsgemäß oft übersehen werden, ihre ganze Aufmerksamkeit erfordert. Dadurch werden auch ihre Kommunikationsmöglichkeiten mit nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen beeinflusst. Dieses Gefühl der Isolation und sich als *einsame KämpferInnen* durchschlagen zu müssen, verstärkt gleichzeitig auch ihr Bewusstsein, sich in Bezug auf ihre Sicherheit weder auf Verkehrsinfrastrukturen und -regeln noch auf andere VerkehrsteilnehmerInnen verlassen zu können. So kommt im Balancieren zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme auch ein ‚*Balancieren zwischen Sicherheit und Unsicherheit*‘ zum Ausdruck. Dabei suchen AlltagsradlerInnen im ‚*Bewusstsein um ihre körperliche Verwundbarkeit*‘ nach Möglichkeiten, ihren Hindernisparcours so zu bewältigen, dass sie nicht nur zügig, sondern vor allem auch unversehrt an ihrem Ziel an-

kommen, während sie gleichzeitig auch ihre Balanceakte zwischen praktischem und theoretischem Wissen und zwischen Kommunikation und Isolation vollführen.

Die Praktiken des Balancierens sind in einem praktischen Verständnis begründet, das sowohl von der körperlichen Bewegung in Synergie mit dem Fahrrad als auch von der fahrrad-körperlichen Bewegung im motorisierten Straßenverkehr geprägt ist. Fahrrad und Körper sind in ihrer Verbindung der erste grundlegende Bezugspunkt, wie Fahrrad-FahrerInnen während des Balancierens zwischen effizienter Geschwindigkeitsregulierung und kontrollierter Richtungssteuerung mit ihrer Umgebung in Beziehung treten, und dafür, welche Handlungsmöglichkeiten und daraus resultierende Praktiken damit einhergehen. Die Bewegung mit einem Zweirad aus eigener Muskelkraft unterliegt aufgrund der Kipp- und Drehbewegungen der Räder, eines dynamischen Gleichgewichts und einer selbststabilisierenden Dynamik ihren eigenen Gesetzen und erfordert das Beachten von Regeln im Umgang mit dem Fahrrad, auf die sich Fahrrad-FahrerInnen auch während ihrer Bewegung durch die Stadt beziehen. Das praktische Verständnis, das aus den Wechselwirkungen zwischen körperlichen Bewegungen und technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads resultieren, habe ich als ‚fahrrad-körperliches Wissen‘ bezeichnet.

Ich habe die Notwendigkeit beschrieben, den sicheren Boden unter den Füßen zu verlassen, um eine dem Fahrrad entsprechende Haltung für die Bewegung als ‚Fahrrad-Körper‘ einnehmen zu können. Dabei wird die grundlegende Fähigkeit entwickelt, *‚den eigenen Standpunkt immer wieder aufs Neue auszuloten‘*, indem das Gewicht durch *‚kontinuierliche Neu-Positionierung‘* abwechselnd mehr auf die eine oder andere Seite verlegt wird. Dies geht mit einem *‚Verständnis von Stabilität als ein kontinuierliches Ausgleichen von Instabilität‘* einher. Die Fähigkeit, den Standpunkt in kontinuierlicher Bewegung immer wieder neu auszuloten, erfordert und ermöglicht es gleichzeitig, *‚auf unterschiedliche und oft widersprüchliche Aufgaben, die sich aus der Beschaffenheit des Fahrrads ergeben<sup>30</sup>, flexibel zu reagieren‘*. Das Ausloten des eigenen Standpunkts und flexibles Reagieren auf unterschiedliche Anforderungen gehen mit der zunächst keineswegs selbstverständlichen Fähigkeit, *‚die eigene fahrrad-körperliche Bewegung – die eigene Geschwindigkeit und den an sie gekoppelten Raumanspruch – einzuschätzen‘*, einher. Die Fähigkeit, die eigene fahrrad-körperliche Bewegung richtig einschätzen zu können, ist essenziell, um nicht nur räumliche und zeitliche Distanzen, sondern insbesondere auch *‚die Bewegungen Ande-*

---

30 Als widersprüchliche Anforderungen des Fahrrads habe ich im vierten Kapitel folgende Aspekte angesprochen:

- Je schneller die Fahrt, desto weniger Krafteinsatz ist (in der Ebene) notwendig
- Je schneller die Fahrt, desto stabiler wird sie
- Lineare Fortbewegung durch (entgegengesetzte) Kreisbewegungen
- Beim Kurvenfahren zunächst entgegen die gewünschte Richtung lenken
- Eine Geradeausfahrt kann nur durch permanentes Kurvenfahren erreicht werden

rer in Bezug auf die eigene fahrrad-körperliche Bewegung beurteilen zu können‘ und sich in der Umgebung letztlich als Fahrrad-FahrerIn orientieren und (Fahrt-)Ziele erreichen zu können. Ein zentraler Aspekt des fahrrad-körperlichen Wissens entsteht auch aus der *„unmittelbar körperlichen Aneignung“* des Zusammenspiels der technisch-materiellen Eigenschaften des Fahrrads und der eigenen körperlichen Bewegungen. Das wachsende Bewusstsein, wie die eigene Körperkraft zur Geschwindigkeitsregulierung möglichst effizient eingesetzt werden kann, wie man die Richtungssteuerung körperlich *„in den Griff“* bekommt und wie *„instabile Schräglagen“* durch einen körperlich geschickten Umgang mit dem Fahrrad in zunehmend unterschiedlichen Situationen ausgeglichen werden können, ist mit Gefühlen von *„Freude“*, *„Autonomie“* und *„Selbst-Ermächtigung“* verbunden. Mit dem Lernen des Fahrradfahrens wächst das Vertrauen, anfängliche Gefühle von *„Irritation“* und *„Unsicherheit“* durch den unmittelbar körperlichen Aneignungsprozess selbst überwinden zu können, wodurch nicht nur eine Vorstellung von Stabilität als ein an (und aus-) dauerndes Ausgleichen von Instabilität, sondern auch davon, *„wie instabile/unsichere Schräglagen eigenmächtig bewältigt werden können“*, generiert wird.

Durch ihre Teilnahme am Straßenverkehr weben AlltagsradlerInnen ihr fahrrad-körperliches Wissen in eine bestehende (Verkehrs-)Ordnung ein, die auch durch andere Formen von Mobilität, wie die des Autofahrens oder Zu-Fuß-Gehens, formiert wird und unter anderem in Wechselwirkung mit *„Schul- und Berufsordnungen“* sowie politischen und wirtschaftlichen Ordnungen steht. Neben (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme aufgrund einer durch soziale, politische und ökonomische (Macht-)Beziehungen etablierten (Straßenverkehrs-)Ordnung stellen auch die (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme aufgrund eines fahrrad-körperlichen Wissens, von dem die Art und Weise des Lernens integraler Bestandteil ist, Zugangsvoraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr dar. Durch ihre Möglichkeiten der Teilnahme eröffnen sich AlltagsradlerInnen bestimmte Handlungsmöglichkeiten, mit Situationen im motorisierten Straßenverkehr umzugehen, die für sie als Fahrrad-FahrerInnen auf ihren täglichen Wegen zur und von der Arbeit Sinn machen. Dadurch wird schließlich auch ihr praktisches Verständnis ihrer fahrrad-körperlichen Bewegung durch Wien geformt, mit dem sie ihren Hindernisparcours bewältigen. Dabei zeichnen sich Situationen für AlltagsradlerInnen generell dadurch aus, dass sie sich entlang ihrer Wege permanent verändern. Das räumliche Setting ist daher nicht stabil, sondern verändert sich kontinuierlich mit der Fortbewegung. Für die Verkehrs-Ordnung, wie sie sich den AlltagsradlerInnen darstellt, ist daher kennzeichnend, dass sie sich entlang ihrer Wege kontinuierlich verändert und sich zudem bei jeder Fahrt anders gestaltet. Die Hand-

lungsmöglichkeiten erschließen sich daher aus der Bewegung heraus von Sekunde zu Sekunde neu.

Da AlltagsradlerInnen im Umgang mit einer auf motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen ausgerichteten (Straßenverkehrs-)Ordnung ihre fahrrad-körperlichen Fähigkeiten so einsetzen, dass es im Hinblick auf ihr Ziel, *„möglichst schnell, auf möglichst direktem Weg, ohne Fahrtunterbrechung, mit möglichst konstanter Geschwindigkeit und ohne Anstrengung“* voranzukommen, aber auch im Hinblick auf ihre eigene Sicherheit für sie Sinn macht, stellen sich ihnen Infrastrukturen und in sie eingeschriebene Regeln oft als widersprüchlich dar. Dadurch sind sie gefordert, ihr fahrrad-körperliches Wissen in Abstimmung mit ihrem theoretischen Wissen, mit bestehenden Kommunikationsmöglichkeiten und ihrem Risikobewusstsein entsprechend der Anforderungen der jeweiligen Verkehrssituationen zu modifizieren und im Umgang mit materiellen Infrastrukturen, Regelungen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen ihr Improvisationsgeschick einzusetzen. Interessant ist meines Erachtens, dass ein bereits vor der Teilnahme am motorisierten Verkehr erworbenes fahrrad-körperliches Wissen nicht nur eine bestimmte Voraussetzung darstellt, mit Verkehrssituationen umzugehen, sondern dass genau dieses Wissen und Können durch die Beschaffenheit der Verkehrsumgebung auch gefordert wird.

Anhand der mit Richard, Christine und Laurin erhobenen Daten konnte ich verdeutlichen, dass sie vor allem mit ihren verinnerlichten fahrrad-körperlichen Fähigkeiten,

- einem Wissen um die eigene fahrrad-körperliche Bewegung im Hinblick auf ihre Fertigkeiten im Umgang mit dem Fahrrad, Geschwindigkeit, Raumanspruch und raum-zeitlicher Distanzen und
- einem Wissen um die unmittelbar fahrrad-körperliche Abstimmung ihrer Bewegungen auf vorgefundene Gegebenheiten und auf Bewegungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen

Situationen im motorisierten Straßenverkehr einschätzen.

Wie das Fahrrad erfordert die für den motorisierten Verkehr eingerichtete Verkehrsumgebung für FahrradfahrerInnen, sicheres Terrain zu verlassen und die Fähigkeiten, *„den eigenen ‚Standpunkt‘ von Moment zu Moment auszuloten“*, sich gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen *„immer wieder aufs Neue zu positionieren“*, dabei *„Situationen aus der Bewegung heraus schnell einschätzen“* und *„Handlungen entsprechend flexibel an die unterschiedlichen Verkehrssituationen anzupassen“*. Auch das Bewusstsein, aus eigener Körperkraft und durch selbst angeeignete fahrrad-körperliche Fähigkeiten Hindernisse überwinden zu können, wurde entlang der Wege

von Richard, Christine und Laurin immer wieder deutlich. Ihnen ist es als Fahrrad-FahrerInnen selbstverständlich, auch so manche *‚Schräglagen‘* im motorisierten Straßenverkehr durch ihre fahrrad-körperliche Geschicklichkeit *selbst auszugleichen‘* und ihre Gefühle von *‚Irritation‘* und *‚Unsicherheit‘* *‚eigenmächtig‘* zu überwinden. Wenn sie dabei *‚kontinuierlich Möglichkeiten ausloten, um (teilweise unregelte) Zwischenräume zu nutzen‘*, geht das im motorisierten Straßenverkehr zusätzlich auch mit dem *‚Bewusstsein um ihre körperliche Verwundbarkeit‘* und sich als *‚„einsame KämpferInnen“ gegenüber anderen behaupten zu müssen‘*, einher.

Wenn AlltagsradlerInnen in Wien zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme balancieren, beschreibt das ein Phänomen, das durch die Wechselwirkungen zwischen Fahrrad, körperlicher Bewegung und einer vom motorisierten Individualverkehr geprägten städtischen Verkehrsumgebung zum Ausdruck kommt. Es wird in einem Spannungsfeld sichtbar, das sich durch verschiedene, oft widersprüchliche Anforderungen, die die körperliche Bewegung mit einem Fahrrad und die fahrrad-körperliche Bewegung durch den städtischen Verkehr an AlltagsradlerInnen stellen, ergibt. In diesem Spannungsfeld bewegen sich FahrradfahrerInnen zwischen den Regeln des Fahrrads und der Straßenverkehrsordnung, zwischen Infrastrukturen für motorisierte und nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen, zwischen Autos und FußgängerInnen und damit auch zwischen unterschiedlichen Interaktionsmöglichkeiten, zwischen Unsicherheit und Selbstermächtigung und nicht zuletzt zwischen Zuschreibungen als gefährliche *Rowdys* und als umweltfreundliche VerkehrsteilnehmerInnen, die zur Nachhaltigkeit und Lebensqualität von Wien beitragen. Es ist ein Phänomen, das in Zwischenräumen zum Ausdruck kommt, die sich AlltagsradlerInnen in einem kontinuierlichem Ausbalancieren von fahrrad-körperlicher Bewegung und auto-gerechter Stadt eröffnen, und die sie als Handlungsräume nutzen, um ihr Ziel zügig und sicher erreichen zu können.

Es ist ein Phänomen, das im Sinne Schatzkis die „site“ des Alltagsradelns in Wien beschreibt. Sie wird im Geflecht von Praktiken des Balancierens und der Wiener Straßenverkehrs-Ordnung, wie sie sich AlltagsradlerInnen entlang ihrer Wege darstellt, sichtbar und bildet gleichzeitig den Kontext der Handlungen, die die Praktiken des Balancierens konstituieren. Es ist auch ein Phänomen, das mittels eines Forschungsdesigns erschlossen wurde, das die Mikro- und Makroebene des Alltagsradelns in Wien berücksichtigt und miteinander in Beziehung setzt. Es wurde sichtbar, indem ich die Ergebnisse der Artefaktanalyse, einer teilnehmenden Beobachtung zu den Aneignungsprozessen fahrrad-körperlicher Bewegungsabläufe sowie Interviewtranskripte, Zeichnungen, Videoaufnahmen der Alltagswege und Aufzeichnungen zu den gemeinsamen Fahrten, die während meiner Forschung mit Richard, Christine und Laurin entstanden waren,



durch deduktive und induktive Analyseverfahren miteinander in Verbindung gesetzt habe. Mit der Konzeption meines Forschungsdesigns und insbesondere mit der Entwicklung und Erprobung von geeigneten Analyseverfahren, die strukturelle und Handlungs- und Erfahrungsdimensionen und dabei Fahrrad, Körper und Umgebung in ihren untrennbaren Zusammenhängen berücksichtigen, kann diese Arbeit auch zur Methodendiskussion einer praxeologisch ausgerichteten Mobilitätsforschung beitragen.

Während die Analyseverfahren anhand der von mir erhobenen Daten mehrfach erprobt, verworfen und modifiziert – und so letztlich evaluiert – wurden, blieben aus zeitlichen Gründen die Daten und damit die Ergebnisse aus den Analyseverfahren jedoch exemplarisch. Die Ergebnisse zeigen daher einen Ausschnitt der „site“ des Alltagsradelns in Wien, der entlang der Wege von Richard, Christine und Laurin vor allem an als besonders markant beschriebenen Wegstrecken ersichtlich wurde. Bei einer Evaluierung der Ergebnisse mit einer größeren Anzahl an AlltagsradlerInnen wäre die Berücksichtigung von Unterschieden in Alter, Geschlecht oder der Länge der Wege sowie von Teilstrecken, auf denen die RadlerInnen ohne nennenswerte Vorkommnisse *einfach durchfahren*, zielführend. Interessant wären meines Erachtens auch vertiefende Forschungen zur Kommunikation zwischen FahrradfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen, dazu, wie von und für FahrradfahrerInnen (Un-)Sicherheit im motorisierten Verkehr hergestellt wird und wie diese beiden Aspekte in Zusammenhang stehen.

Fragen danach, wie sich das praktische Handlungsverständnis von AlltagsradlerInnen und damit Praktiken des Alltagsradelns aufgrund ihrer zunehmenden Geschicklichkeit oder neuer Komponenten der städtischen Verkehrsumgebung – etwa durch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs oder durch neue Technologien von Verkehrsmitteln wie E-Bikes oder zukünftig selbstfahrende Autos – im Lauf der Zeit verändern, danach, wie sich Praktiken des Alltagsradelns in Wien von Praktiken des Alltagsradelns in fahrradfreundlicheren Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen unterscheiden, oder danach, mit welchem praktischen Handlungsverständnis sich AutofahrerInnen und FußgängerInnen durch die Stadt bewegen und in welcher Beziehung es jeweils zum praktischen Handlungsverständnis von FahrradfahrerInnen steht, sind weiterführende Fragen, deren Untersuchung zu einer nachhaltigen Gestaltung des Wiener (Fahrrad-)Verkehrs unter Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven beitragen kann.

## Bibliographie

- Alkemeyer, Thomas. 2003. Die „Verflüssigung“ des Gewohnten. Technik und Körperlichkeit im neuen Wagnissport. In: Poser, Stefan und Karin Zachmann (Hg.). *Homo faber ludens. Geschichten zu Wechselbeziehungen von Technik und Spiel*. Frankfurt am Main: 175–200.
- Alkemeyer, Thomas. 2004. Bewegung und Gesellschaft. Zur „Verkörperung“ des Sozialen und zur Formung des Selbst in Sport und populärer Kultur. In: Klein, Gabriele (Hg.). *Bewegung. Sozial- und kulturwissenschaftliche Konzepte*. Bielefeld: 43–78.
- Alkemeyer, Thomas und Robert Schmidt. 2006. Technisierte Körper – verkörperte Technik: Über den praktischen Umgang mit Geräten in Sport und Arbeit. In: Rehberg, Karl-Siegbert (Hg.). *Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede. Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München 2004*. Frankfurt und New York: 569–578.
- Alkemeyer, Thomas et al. 2009. Einleitung: Zur Emergenz von Ordnungen in sozialen Praktiken. In: Diess. (Hg.). *Ordnung in Bewegung. Choreographien des Sozialen. Körper in Sport, Tanz, Arbeit und Bildung*. Bielefeld: 7–19.
- Amit, Vered. 2002 [2000]. Introduction: Constructing the Field. In: Diess. (Hg.). *Constructing the Field. Ethnographic Fieldwork in the Contemporary World*. London und New York: 1–18.
- Atkinson, Paul et al. 2007. Editorial Introduction. In: Diess. (Hg.). *Handbook of Ethnography*. Los Angeles et al.: 1–10.
- Békési, Sándor. 2003. Fahr-Rad in Wien? Zum historischen Verhältnis von Stadt und muskelgetriebenem Zweirad. In: *Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 13: 21–26.
- Békési, Sandor. 2005a. Verkehr in Wien. Personenverkehr, Mobilität und städtische Umwelt 1850–2000. In: Brunner, Karl und Petra Schneider (Hg.). *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraums Wien*. Wien, Köln und Weimar: 93–105.
- Békési, Sandor. 2005b. Mit dem Rad in Wien. Zur Geschichte einer unterschätzten Verkehrstechnologie. In: Brunner, Karl und Petra Schneider (Hg.). *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraums Wien*. Wien, Köln und Weimar: 116–125.
- Békési, Sandor. 2009. Stadt der unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Auf dem Wiener Pflaster – einmal anders. In: Ehalt, Hubert Christian, Wilhelm Hopf und Konrad Paul Liessmann (Hg.): *Kritik & Utopie. Positionen und Perspektiven*. Wien und Berlin: 31–35.

- Békési, Sandor. 2013. Zur Geschichte von Stadtradeln und Verkehrspolitik. Ein Wiener Sonderweg? In: Hachleitner, Bernhard et al. *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: 16–19.
- Bendix, Regina. 2006. Was über das Auge hinausgeht: Zur Rolle der Sinne in der ethnographischen Forschung. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* Band 102 (1): 71–84.
- Berg, Charles und Marianne Milmeister 2008. Im Dialog mit den Daten das eigene Erzählen der Geschichte finden. Über die Kodiervverfahren der Grounded-Theory-Methodologie. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 9 (2): Art. 13
- Berger, Christiane und Sandra Schmidt. 2009. Körperwissen und Bewegungslogik. Zu Status und Spezifik körperlicher Kompetenzen. In: Alkemeyer, Thomas et al. (Hg.). *Ordnung in Bewegung. Choreographien des Sozialen. Körper in Sport, Tanz, Arbeit und Bildung*. Bielefeld: 65–89.
- Bijker, Wiebe E. 1995. *Of bicycles, bakelites and bulbs. Toward a theory of sociotechnical change*. Cambridge, MA und London.
- Böhm, Andreas. 2008. Theoretisches Codieren: Textanalyse in der Grounded Theory. In: Flick, Uwe, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.). *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: 475–485.
- Both, Göde. 2015. Praktiken kartografieren. Was bringt Clarkes Situational Analysis für Praxeografien? In: Schäfer, Franka, Anna Daniel und Frank Hillebrandt (Hg.). *Methoden einer Soziologie der Praxis*. Bielefeld: 197–214.
- Brümmer, Kristina. 2009. Praktische Intelligenz – Überlegungen zu einer interdisziplinären Systematisierung. In: Alkemeyer, Thomas et al. (Hg.). *Ordnung in Bewegung. Choreographien des Sozialen. Körper in Sport, Tanz, Arbeit und Bildung*. Bielefeld: 21–49.
- Büscher, Monika, John Urry und Katian Witchger. 2011. Introduction: Mobile methods. In: Diess. (Hg.). *Mobile Methods*. Abingdon und New York: 1–19.
- Clarke, Adele. 2005. *Situational Analysis: Grounded Theory after the Postmodern Turn*. Thousand Oaks, London und New Delhi.
- Coleman, Simon und Peter Collins. 2006. Introduction: ‚Being...Where?‘ Performing Fields on Shifting Grounds. In: Diess. (Hg.). *Locating the Field. Space, Place and Context in Anthropology*. Oxford und New York: 1–21.

- Cox, Peter. 2015. Cycling Cultures and Social Theory. In: Ders. (Hg.). *Cycling Cultures*. Chester: 14–42.
- Cresswell, Tim und Peter Merriman (Hg.). 2011. *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. Farnham und Burlington.
- D’Andrea, Anthony, Luigina Ciolfi und Breda Gray. 2011. Methodological challenges and innovations in mobilities research. In: *Mobilities* 6 (2): 149–160.
- Dalakoglou, Dimitris und Penny Harvey. 2012. Roads and anthropology: ethnographic perspectives on space, time and (im)mobilities. In: *Mobilities* 7 (4): 459–465.
- De Certeau, Michel. 1988 [1984]. *The practice of everyday life*. Berkely, Los Angeles und London.
- Downey, Greg. 2005. *Learning Capoeira. Lessons in cunning from an afro-brazilian art*. Oxford und New York.
- Downey, Greg. 2010. ‚Practice without theory‘: a neuroanthropological perspective on embodied learning. In: *Journal of the Royal Anthropological Institute* (N.S.): 22–40.
- Downey, Greg. 2014. ‚Habitus in Extremis‘: From embodied culture to bio-cultural development. In: *Body & Society* 20 (2): 113–117.
- Duden. 2001. *Duden Band 7. Das Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache*. Mannheim et al.
- Dyck, Noel. 2002 [2000]. Home Field Advantage? Exploring the Social Construction of Children’s Sports. In: Amit, Vered (Hg.). *Constructing the Field. Ethnographic Fieldwork in the Contemporary World*. London und New York: 32–53.
- Edensor, Tim. 2010. Introduction: Thinking about rhythm and space. In: Ders. (Hg.). *Geographies of Rhythm. Nature, place, mobilities and bodies*. Farnham und Burlington: 1–18.
- Edensor, Tim. 2011. Commuter: mobility, rhythm and commuting. In: Cresswell, Tim und Peter Merriman (Hg.). *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. Farnham und Burlington: 189–203.
- Emerson, Robert M., Rachel I. Fretz und Linda L. Shaw. 1995. *Writing Ethnographic Fieldnotes*. Chicago und London.

- Evens, T.M.S. und Don Handelman. 2008a [2006]. Introduction. The ethnographic praxis of the Theory of Practice. In: Diess.: *The Manchester School. Practice and Ethnographic Praxis in Anthropology*. New York und Oxford: 1–11.
- Evens, T.M.S. und Don Handelman (Hg.). 2008b [2006]. *The Manchester School. Practice and Ethnographic Praxis in Anthropology*. New York und Oxford.
- Faulconbridge, James und Allison Hui. 2016. Traces of a mobile field: Ten years of mobilities research. In: *Mobilities* 11 (1): 1–14.
- Fetterman, David M. 2010. *Ethnography*. Los Angeles et al.
- Gibson, James J. 1982 [1979]. *Wahrnehmung und Umwelt. Der ökologische Ansatz in der visuellen Wahrnehmung*. München, Wien und Baltimore.
- Glaskin, Max. 2013 [2012]. *Fahrrad fahren. Wie es funktioniert und worauf es ankommt: Daten, Fakten und Prinzipien*. Bielefeld.
- Gupta, Akhil und James Ferguson. 1992. Beyond „Culture“: Space, Identity, and the Politics of Difference. In: *Cultural Anthropology* 7 (1): 6–23.
- Hachleitner, Bernhard. 2013a. Gegen den Wind der Politik. Radfahren im Roten Wien und im Austrofaschismus. In: Hachleitner, Bernhard et al. (Hg.). *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: 84–91.
- Hachleitner, Bernhard. 2013b. Das Verschwinden des Fahrrads. Die bürokratische Gesellschaft des gelenkten Konsums setzt auf das Auto. In: Hachleitner, Bernhard et al. (Hg.). *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: 130–133.
- Haddington, Pentti und Mirka Rauniomaa. 2013. Interaction between road users: Offering space in traffic. In: *Space and Culture* 17 (2): 176–190.
- Hahn, Hans Peter. 2004. Die Aneignung des Fahrrads. In: Beck, Kurt, Till Förster und Hans Peter Hahn (Hg.). *Blick nach vorn. Festgabe für Gerd Spittler zum 65. Geburtstag*. Köln: 264–280.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller und John Urry. 2006. Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. In: *Mobilities* 1 (1): 1–22.
- Hannerz, Ulf. 2006. Studying down, up, sideways, through, backwards, forwards, away and at home: Reflections on the field worries of an expansive discipline. In: Coleman, Simon und Peter Collins (Hg.): *Locating the field: space, place and context in anthropology*. Oxford und N.Y.: 23–41.

- Hildenbrand, Bruno. 2008 [2000]. Anselm Strauss. In: Flick, Uwe, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.). *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: 32–42.
- Holzapfel, Helmut. 2012. *Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner*. Wiesbaden.
- Hopf Christel. 2008. Qualitative Interviews – ein Überblick. In: Flick Uwe, Kardorff Ernst von & Steinke Ines (Hg.). *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: 349–360.
- Horton, Dave, Peter Cox und Paul Rosen (Hg.). 2007a. *Cycling and society*. Hampshire and Burlington.
- Horton, Dave, Peter Cox und Paul Rosen. 2007b. Introduction: Cycling and Society. In: Diess. (Hg.). *Cycling and society*. Hampshire and Burlington: 1–23.
- Huth, Benjamin. 2014. Drais, Drahtspeichen, Diamantrahmen – Eine kurze Technikgeschichte des Fahrrads. In: Bäumer Mario, Museum der Arbeit (Hg.). *Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität*. Hamburg: 14–21.
- Ingold, Tim. 2000. *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*. London und New York.
- Ingold, Tim. 2011. *Being alive. Essays on movement, knowledge and description*. London and New York.
- Isendyck, Jürgen. 2013. *Über Fahrräder und Fahrradteile. Ein illustrierter Grundwortschatz*. Aurich.
- Kaufman, Vincent. 2002. *Re-Thinking Mobility: Contemporary sociology*. Hampshire und Burlington, VT.
- Knoblauch, Hubert. 2009. Videography. Focused Ethnography and Video Analysis. In: Knoblauch, Hubert et al. (Hg.). *Video Analysis. Methodology and Methods. Qualitative Audiovisual Data Analysis in Sociology*. Frankfurt am Main: 69–84.
- Kooijman J.D.G. et al. 2011. A Bicycle Can Be Self-Stable Without Gyroscopic or Caster Effects. In: *Science* 332 (6027): 339–342.
- Krausse, Joachim. 1993. Das Fahrrad. Von der „kindischen“ Kombinatorik zur Montage. In: Ruppert, Wolfgang (Hg.). *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*. Frankfurt am Main: 79–118.

- Kuhn, Peter. 2003. Thematische Zeichnung und fokussiertes, episodisches Interview am Bild – Ein qualitatives Verfahren zur Annäherung an die Kindersicht auf Bewegung, Spiel und Sport in der Schule. In: *Forum Qualitative Forschung* 4 (1): Art. 8.
- Lave, Jean und Etienne Wenger. 1991. *Situated Learning. Legitimate Peripheral Participation*. Cambridge et al.
- LeCompte, Margaret D. und Jean J. Schensul. 1999. *Analyzing and Interpreting Ethnographic Data*. Walnut Creek, London und New Delhi.
- Lee, Jo und Tim Ingold. 2006. Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing, Socializing. In: Coleman, Simon und Peter Collins (Hg.): *Locating the field: space, place and context in anthropology*. Oxford und N.Y.: 67–85.
- Lefebvre, Henri. 2004. *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*. London und New York.
- Lueger, Manfred. 2000. *Grundlagen qualitativer Forschung*. Wien.
- Lugo, Adonia E. 2012. Planning for diverse use/rs: Ethnographic research on bikes, bodies, and public space in LA. In: *Kroeber Anthropological Society* 101 (1): 49–65.
- McIlvenny, Paul. 2013. Vélomobile formations-in-action: Biking and talking together. In: *Space and Culture* XX (X): 1–20.
- MA18 (Hg.). 1993. *Verkehrskonzept Wien. Leitlinien. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Band 42*. Online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b006549.pdf>
- MA18 (Hg.). 2002. *Masterplan Verkehr Wien Positionspapier. Positionen Wiens zur europäischen und zur nationalen Verkehrspolitik. Werkstattbericht 43*. Online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007372.pdf>
- MA18 (Hg.). 2006 [2003]. *Masterplan Verkehr Wien. 2003. Kurzfassung*. Online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007495.pdf>
- MA18 (Hg.). 2011. *Radverkehrserhebung Wien. Entwicklungen, Merkmale und Potenziale. Stand 2010. Werkstattbericht 114*. Online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008167.pdf>
- Merki, Christoph Maria. 2008. *Verkehrsgeschichte und Mobilität*. Stuttgart.
- Merriman, Peter et al. 2013. Mobility: Geographies, Histories, Sociologies. In: *Transfers* 3 (1): 147–165.

- Mitchell, Jon P. 2010. Introduction. In: Melhuus, Marit, Jon P. Mitchell und Helena Wulff (Hg.). *Ethnographic Practice in the Present*. New York und Oxford: 1–15
- Mobilitätsagentur Wien. 2013a. *Jahresbericht 2013*. Wien. Online unter:  
[http://www.mobilitaetsagentur.at/wpcontent/uploads/2016/06/Jahresbericht\\_Mobilitaetsagentur\\_2013\\_Web.pdf](http://www.mobilitaetsagentur.at/wpcontent/uploads/2016/06/Jahresbericht_Mobilitaetsagentur_2013_Web.pdf)
- Mobilitätsagentur Wien. 2013b. *Das RadJahr 2013. Evaluierungsbericht zur Radkampagne der Stadt Wien*. Wien. Online unter:  
[http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/06/Radjahr\\_Bericht\\_A4\\_RZscreen.pdf](http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/06/Radjahr_Bericht_A4_RZscreen.pdf)
- Mobilitätsagentur Wien. 2013c. *Grundsatzbeschluss Radfahren in Wien*. Wien. Online unter:  
[http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/07/Grundsatzbeschluss\\_Radfahren\\_in-Wien.pdf](http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/07/Grundsatzbeschluss_Radfahren_in-Wien.pdf)
- Mobilitätsagentur Wien. 2016. *Jahresbericht 2016*. Wien. Online unter:  
[http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2017/04/MOBAG\\_Jahresbericht\\_2016\\_RZscreen.pdf](http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2017/04/MOBAG_Jahresbericht_2016_RZscreen.pdf)
- Müllner, Rudolf. 2013. Mobilitätsversprechen und „Verkehrsgemeinschaft“. Alltagsradfahren im Nationalsozialismus. In: Hachleitner, Bernhard et al. (Hg.). *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: 108–111.
- Neubert, Christoph und Gabriele Schabacher. 2013. Verkehrsgeschichte an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien. In: Diess. (Hg.). *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Bielefeld: 7–45.
- Oldenziel, Ruth und Adri Albert de la Bruhèze. 2011. Contested Spaces. Bicycle lanes in urban Europe, 1900–1995. In: *Transfers* 1 (2): 29–49.
- Oldenziel, Ruth und Adri Albert de la Bruhèze. 2012. Cycling in a Global World: Introduction to the Special Section. In: *Transfers* 2 (2): 22–30.
- Petersen, Katrin. 2009. Medialität des Körpers? Der Körper als „Vermittlungs- und Lernort“ in der Verkehrserziehung. In: Simon, Michael (Hg.). *Bilder, Bücher, Bytes: Zur Medialität des Alltags; 36. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde in Mainz vom 23. bis 26. September 2007*: 333–339.



- Radfahragentur Wien. 2012. *Fahrrad Report Wien 2012*. Wien. Online unter:  
[https://www.fahrradwien.at/wpcontent/uploads/sites/2/2016/06/Fahrrad\\_Report\\_2012\\_low.pdf](https://www.fahrradwien.at/wpcontent/uploads/sites/2/2016/06/Fahrrad_Report_2012_low.pdf)
- Radlobby Österreich. 2014. Rad-Strategie für Österreich. Wien. Online unter:  
[https://radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/radstrategie\\_handout\\_radlobby\\_140127\\_ez\\_lowres\\_fin.pdf](https://radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/radstrategie_handout_radlobby_140127_ez_lowres_fin.pdf)
- Rammler, Stephan. 2001. *Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*. Berlin.
- Rössler, Martin. 2008. Die Extended-Case-Methode. In: Beer, Bettina (Hg.). *Methoden ethno-graphischer Feldforschung*. Berlin: 191–208.
- Salazar, Noel B. und Alan Smart. 2011. Anthropological takes on (im)mobility. In: *Identities* 18 (6): i–ix.
- Schäfer, Franka und Anna Daniel. 2015. Zur Notwendigkeit einer praxissoziologischen Methodendiskussion. In: Schäfer, Franka, Anna Daniel und Frank Hillebrandt (Hg.). *Methoden einer Soziologie der Praxis*. Bielefeld: 37–55.
- Schäfer, Hilmar. 2013. *Die Instabilität der Praxis. Reproduktion und Transformation des Sozialen in der Praxistheorie*. Velbrück Wissenschaft: Weilerswist.
- Schatzki, Theodore R. 2001a. Introduction: practice theory. In: Schatzki, Theodore R., Karin Knorr-Cetina und Eike von Savigny (Hg.). 2001. *The practice turn in contemporary theory*. London: 1–14.
- Schatzki, Theodore R. 2001b. Practice mind-ed orders. In: Schatzki, Theodore R., Karin Knorr-Cetina und Eike von Savigny (Hg.). 2001. *The practice turn in contemporary theory*. London: 42–55.
- Schatzki, Theodore R. 2002. *The site of the social. A philosophical account of the constitution of social life and change*. The Pennsylvania State University Press: University Park, Pennsylvania.
- Schensul, Stephen L., Jean L. Schensul und Margaret D. LeCompte. 1999. *Essential ethnographic methods. Observations, interviews and questionnaires*. Walnut Creek, London und New Delhi.
- Schmidt, Robert. 2012. *Soziologie der Praktiken. Konzeptionelle Studien und empirische Analysen*. Berlin: Suhrkamp.

- Schwarz, Werner Michael. 2013. Lust, Ironie und moralischer Anspruch. Das Fahrrad und die kritischen Bewegungen seit den 1970er Jahren. In: Hachleitner, Bernhard et al. (Hg.). *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: 138–141.
- Sheets-Johnstone, Maxine. 1998. *The primacy of movement*. Amsterdam et al.
- Sheller, Mimi und John Urry. 2006. The new mobilities paradigm. In: *Environment and Planning A* 38: 207–226.
- Spinney, Justin. 2010. Improvising rhythms: Re-reading urban time and space through everyday practices of cycling. In: Edensor, Tim (Hg.). *Geographies of rhythm. Nature, place, mobilities and bodies*. Farnham and Burlington: 113–127.
- Spinney, Justin. 2011. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research. In: *Mobilities* 6 (2):161–182.
- Suhr, Agnete et al. 2012. *The bicycle choreography of an urban intersection – an anthropological study*. Frederiksberg. Online unter:  
[http://copenhagenize.eu/dox/Bicycle\\_Choreography\\_Copenhagenize.pdf](http://copenhagenize.eu/dox/Bicycle_Choreography_Copenhagenize.pdf)
- Tavory, Iddo und Stefan Timmermans. 2009. Two cases of ethnography. Grounded Theory and the Extended Case Method. In: *Ethnography* 10 (3): 243–263.
- Ulreich, Walter. 2013. Die cyclistische Eroberung der Stadt und das „Safety“. Aufnahme – Diskussion – Kritik. In: Hachleitner, Bernhard et al. (Hg.). *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien*. Wien: 34–37..
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge und Malden.
- Vannini, Phillip. 2009. The cultures of alternative mobilities. In: Vannini, Phillip (Hg.). *The cultures of alternative mobilities. Routes less travelled*. Farnham and Burlington: 1–18.
- Vergeiner, Martin. 2013. *Recht für Radfahrer*. Wien.
- Vivanco, Luis A. 2013. *Reconsidering the bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing*. Abingdon und New York.
- Von Oldenburg, Tim. 2015. *Representing bicycle-based interaction. An interaction design exploration into bicycle research*. Masterthesis, Project II, Malmö University, Sweden.
- Wacquant, Loïc. 2003. *Leben für den Ring. Boxen im amerikanischen Ghetto*. Konstanz
- Wacquant, Loïc. 2014. Homines in extremis: What fighting scholars teach us about habitus. In: *Body & Society* 20 (2): 3–17.

Wulff, Helena. 2008. To Know the Dancer: Formations of Fieldwork in the Ballett World. In: Halstead, Narmala, Eric Hirsch und Judith Okely. *Knowing How to Know. Fieldwork and the Ethnographic Present*. New York und Oxford: 75–91.

Zierer, Maria Heide und Klaus Zierer. 2010. *Zur Zukunft der Mobilität. Eine multi-perspektivische Analyse des Verkehrs zu Beginn des 21. Jahrhunderts*. Wiesbaden.

## Websites

### Bikekitchen

URL: <http://www.bikekitchen.net/index.php/Home>

(Zugriff: 31.10.2017; 12.48)

### City Cycling School

URL: <https://www.citycyclingschool.at/>

(Zugriff: 20.11.2016; 19.26)

### Critical Mass

URL: <http://www.criticalmass.at/>

(Zugriff: 31.10.2017; 11.56)

### Cycling and Society

URL: <http://www.cyclingandsociety.org>

(Zugriff: 20.07.2016; 15.38)

### Cycling Cultures

URL: <http://www.cyclingcultures.org.uk>

(Zugriff: 19.07.2016; 18.39)

### Cyclingacademics

URL: <http://cyclingacademics.blogspot.co.at/2016/04/overview-of-bicycle-literature.htm>

(Zugriff: 18.07.2016; 21.56)

### Ethnographies of Cycling

URL: <https://thinkingaboutcycling.com/2010/02/19/ethnographies-of-cycling>

(Zugriff: 19.07.2016; 18.43)

### European Cyclists Federation

URL: <https://ecf.com/projects/velo-city>

(Zugriff: 19.07.2016; 13.24).

### Heise

URL: <https://www.heise.de/tr/artikel/Der-Fahrradversteh-er-1764044.html>

(Zugriff: 27.10.2017; 14.42)

### Köhler, Benjamin. Zur Rolle des Subjekts in den sozialen Praktiken

URL: <http://soziologieblog.hypotheses.org/4513>

(Zugriff: 31.05.2016; 20.47)

Moveo ergo sum

URL: <http://moveoergosum.de/grundgedanken/>

(Zugriff: 03.12.2017; 16.45)

Radlobby Österreich

<https://www.radlobby.at/regeln-fuers-radeln-und-die-stvo-novelle-2013>

(Zugriff: 20.09.2017; 22.26)

Stadt Wien: Anlagearten

URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/index.html>

(Zugriff: 20.09.2017; 22.09)

Stadt Wien: Aufteilung nach Anlagenart

URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fakten-3.pdf>

(Zugriff: 14.09.2017; 16.50)

Stadt Wien: Bauprogramm

URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/>

(Zugriff: 20.09.2017; 22.15)

Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes

URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/historie.html>

(Zugriff: 20.09.2017; 19.57)

Stadt Wien: Entwicklung des Radverkehrsnetzes 2000–2016

URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fakten-1.pdf>

(Zugriff: 14.09.2017; 17.14)

StVO-Novelle 2013

URL: [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I\\_02109/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_02109/index.shtml)

(Zugriff: 20.09.2017; 22.22)

Urban Cycling Institute

URL: <http://uci.strikingly.com>

(Zugriff: 27.07.2016; 20.06)

Velo City 2017 Symposium

URL: <http://velo-city2017.com/program/scientific-symposium>

(Zugriff: 19.07.2016; 19.06)

# Anhang

## 1 Abstract (deutsch und englisch)

Ausgehend von einer praxistheoretisch ausgerichteten Mobilitätsforschung beschreibt die Arbeit ‚Praktiken des Balancierens‘, die entlang der Wege von AlltagsradlerInnen in Wien durch die Wechselwirkungen zwischen Fahrrad, körperlicher Bewegung und einer städtischen Verkehrsumgebung zum Ausdruck kommen. Unter Bezugnahme auf Theodore Schatzkis Konzeption eines praktischen Verständnisses veranschaulicht sie Ziele, Aufgaben, Regeln, Fähigkeiten, Vorstellungen und Gefühle, die die Wege von AlltagsradlerInnen durch Wien begleiten. Dabei zeigt sie Handlungsmöglichkeiten auf, die sich den AlltagsradlerInnen dadurch im städtischen Verkehr eröffnen. Welches praktische Handlungsverständnis erwerben FahrradfahrerInnen durch ihre körperliche Bewegung mit dem Fahrrad noch vor ihrer Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr? Und wie setzen sie dieses ‚fahrrad-körperliche Wissen‘ im Umgang mit materiellen Infrastrukturen, Regeln und anderen VerkehrsteilnehmereInnen ein, bzw. wie wird es dadurch modifiziert? Durch die gemeinsame Betrachtung dieser zwei Fragen wird ein Spannungsfeld sichtbar, in dem die Bewegung mit dem Fahrrad und eine auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Straßenverkehrs-Ordnung oft widersprüchliche Anforderungen an FahrradfahrerInnen stellen. Dadurch ergeben sich Handlungsmöglichkeiten, die Praktiken des Balancierens zwischen praktischem und theoretischem Wissen, zwischen Kommunikation und Isolation und zwischen Sicherheit und Unsicherheit begründen und als Balanceakte zwischen (il)legitimen und (il)legalen Möglichkeiten der Teilnahme das Alltagsradeln in Wien charakterisieren.

Schlagwörter: Fahrrad, Fahrrad fahren, Mobilität, Praxistheorie, praktisches Verständnis, Stadtverkehr.

Based on a practice theoretical approach to mobilities research, this thesis describes en route ‚Balancing Practices‘ of everyday cyclists in Vienna. These practices are the outcome of the interplay between bicycle, body movement and urban environment. With reference to Theodore Schatzki’s concept of practical intelligibility the thesis shows how ends, tasks, rules, abilities, beliefs and emotions – accompanying everyday cyclists on their routes through Vienna – open up their scope of actions when participating in urban traffic. Which underlying practical intelligibility do cyclists generate through their body movement on their bicycle even before they participate in motorised traffic? And how do they use or modify this ‚bicycle-body‘ knowledge when interacting with infrastructures, rules or other road users? By asking these two questions, an area of conflict becomes visible in which the movement by bike and motor vehicle-oriented road traffic regulations pose often contradictory exigencies to cyclists. This leads to a course of action constituting practices of balancing between practical and theoretical knowledge, between communication and isolation and between safety and insecurity. It is these controversies which characterise cycling in Vienna as a balancing act between (il)legitimate und (il)legal possibilities for participating in urban traffic.

Tags: bicycle, everyday cycling, mobility, practice theory, practical intelligibility, urban traffic.

## **2 Interviewleitfaden**

### **1 Fragen zum Fahrrad**

- + Wieviele Fahrräder hast du?  
Wenn mehrere: Welches Fahrrad verwendest du für welche Fahrt?

#### ***Bitte um Zeichnung des Alltagsrades***

- + Nach welchen Kriterien hast du das Fahrrad ausgesucht?  
Woher hast du es?
- + Hat das Fahrrad diese Kriterien erfüllt?  
Wenn ja: Warum  
Wenn nein: Warum nicht?
- + Hattest du im Lauf der Zeit ein Lieblingsfahrrad?  
Wenn ja: Welche Eigenschaften haben es zu deinem Lieblingsfahrrad gemacht?  
Hast du es noch? Bzw. Was hast du damit gemacht?
- + Fährst du manchmal auch mit anderen (ausgeborgten) Fahrrädern?  
Wenn ja: Warum und für welche Fahrten?  
Wie würdest du den Unterschied zu Fahrten mit den eigenen Fahrrädern beschreiben?
- + Reparierst du dein Fahrrad selbst?  
Wenn ja: Was machst du dann? Was ist dir besonders wichtig?  
Wenn nein: Lässt du es reparieren? Von wem und wie oft? Was ist dir dabei besonders wichtig?
- + Was machst du mit dem Fahrrad an deinem Wohnort, wenn du nicht damit fährst? z.B. wo stellst du es ab?

### **2. Fragen zum Lernen des Fahrradfahrens**

- + Wann hast du Fahrradfahren gelernt?  
Wo und mit wem?
- + Kannst du dich noch an den Moment erinnern, wie das Fahrradfahren „wie von selbst“ gegangen ist?
- + Kannst du dich noch an die ersten Fahrradfahrten erinnern?  
Wohin bist du gefahren und mit wem?

### **3. Fragen zum Fahrradfahren in der Stadt**

- + Seit wann verwendest du das Fahrrad als hauptsächliches Fortbewegungsmittel in der Stadt?  
Warum?
- + War das immer schon in Wien?  
Wenn nein: Ist dir etwas Besonderes aufgefallen, wie du das erste Mal in Wien mit dem Fahrrad gefahren sind?
- + Gibt es Situationen, in denen du nicht mit dem Fahrrad fährst?  
Wenn ja: Warum nicht?
- + Könntest du sagen, dass deine Körperwahrnehmung anders ist, je nachdem, ob du dich mit oder ohne Fahrrad fortbewegst?



- + Nimmst du generell während des Fahrradfahrens die Umgebung anders wahr, als mit anderen Fortbewegungsmitteln?  
Wenn ja: was ist deiner Meinung nach das Spezifische an der Wahrnehmung während des Fahrradfahrens?
- + Könntest du sagen, dass das Fahrradfahren deine Aufmerksamkeit auf spezifische Dinge lenkt?  
Wenn ja: Auf welche?
- + Kommunizierst du während des Fahrradfahrens mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen (auch non-verbal?)  
Wenn ja, in welchen Situationen und wie?
- + Welche Dinge beeinflussen deine Fahrt mit dem Fahrrad deiner Erfahrung nach am meisten? Wie?

#### **4. Fragen zu alltäglichen Wegen**

- + Gibt es in Wien eine Route, die du besonders oft fährst?

***Bitte, eine Skizze dieser Route anzufertigen***

- + Was zeichnet für dich diesen Weg aus?
  - + Warum hast du diesen Weg gewählt?
  - + Was gefällt dir an diesem Weg und warum?
  - + Was stört dich an diesem Weg und warum?
  - + Gibt es an diesem Weg für dich besonders markante Punkte?
  - + Welche Gerüche zeichnen den Weg für dich aus?
  - + Welche Geräusche zeichnen den Weg für dich aus?
  - + Gibt es bestimmte Gefühle oder Erinnerungen, die du mit diesem Weg verbindest?
  - + Unterbrichst du manchmal deinen Weg?  
Wenn ja: Warum?
  - + Gibt es für dich einen Unterschied zwischen dem Hin- und dem Rückweg?  
Wenn ja: Wie würdest du ihn beschreiben?
  - + Fährst du diesen Weg immer mit dem Fahrrad, oder benutzt du manchmal auch andere Verkehrsmittel?  
Wenn ja: Welche?  
Was ist der Grund dafür?  
Was ist für dich dabei der markanteste Unterschied?
- 
- + Hast du unabhängig von deinem Arbeitsweg einen „Lieblingsweg“ in Wien?  
Wie würdest du ihn charakterisieren?
  - + Gibt es allgemein besondere Erlebnisse, die du mit dem Fahrradfahren in der Stadt verbindest?
  - + Fällt dir sonst noch etwas zum „Unterwegs-Sein mit dem Fahrrad“ ein?
- 

Danke für das Gespräch

## Matrix zur Erschließung des fahrrad-körperlichen Wissens und praktischen Verständnisses

178/178