

Nr. 1 Neupert, Paul (2010): Geographie der Obdachlosigkeit. Verdrängung durch die Kommodifizierung des öffentlichen Raums in Berlin

Nr.2 Michaels, Elias (2011): Raumbilder im Diskurs. Die mediale Berichterstattung über Pakistan nach der Flutkatastrophe im Juli/ August 2010

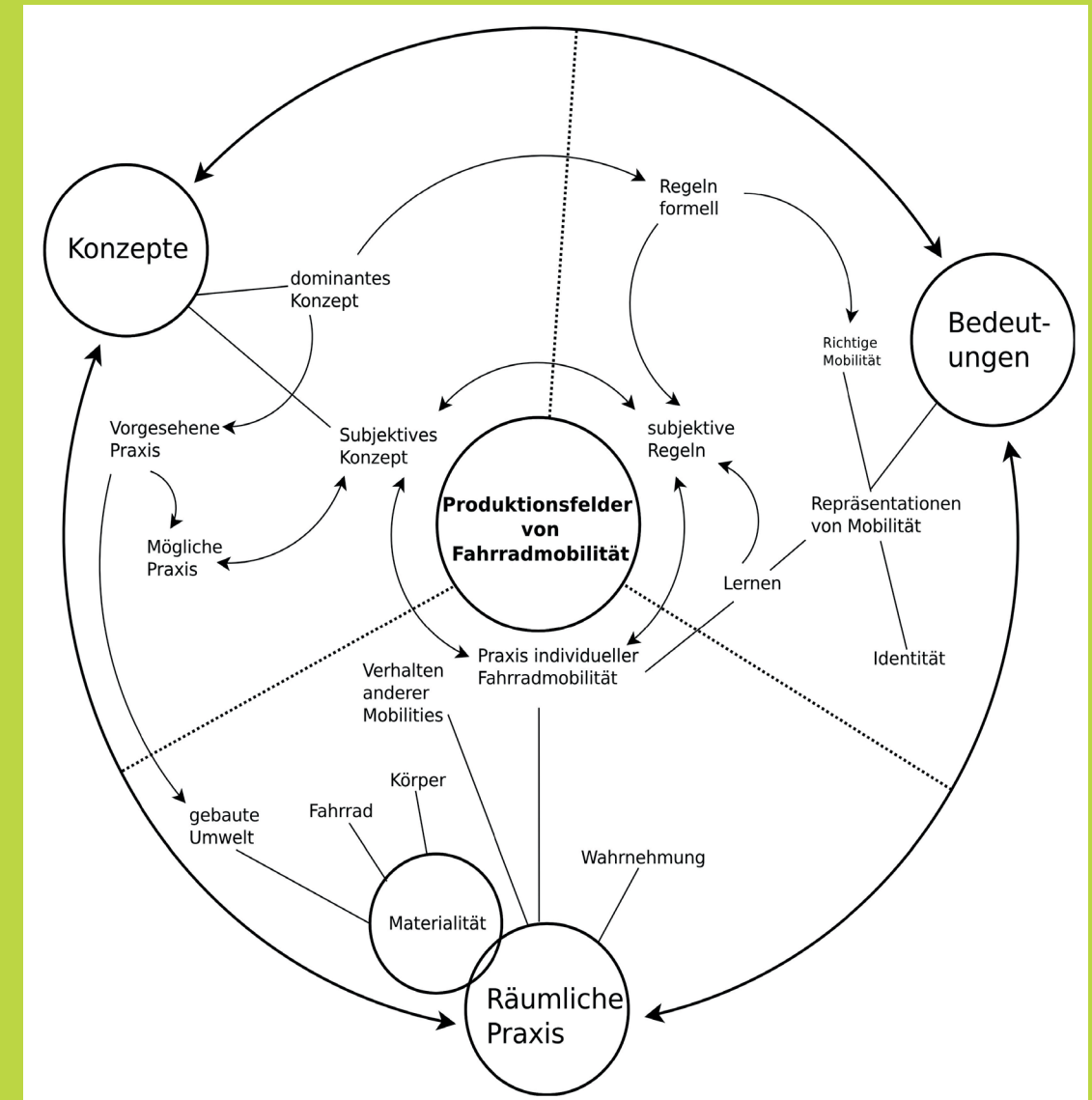
Nr.3 Voigt, Carolin (2012): Jugendräume im Wandel. Lebenswelten und Lebensbewältigung von Jugendlichen im Wrangelkiez

Nr. 4 Seidel, Alexander (2012): Demokratische Funktionalität öffentlicher Räume. Auswirkungen von Raumproduktion, Normierung und Exklusion auf das „demokratische Potential“ öffentlicher Räume an ausgewählten Beispielen in Berlin

Nr. 5 Singelstein, Fabian (2013): Kontrollierter Landnutzungswandel. Zur Kontrolle von Landnutzungsbedingungen als Mittel der Etablierung territorialer Kontrolle am Beispiel des Oriente Antioqueño, Kolumbien

Die Produktion von mobility

Fahrradmobilität als räumliche Praxis



Maximilian Godt

Institut für Geographische Wissenschaften
Freie Universität Berlin

Berliner Geographische Blätter - BGB

**Herausgegeben von
Prof. Dr. Hermann Kreutzmann**

Kontakt

Centre for Development Studies (ZELF)
Institut für Geographische Wissenschaften
Freie Universität Berlin
Malteserstr. 74-100
D-12249 Berlin

h.kreutzmann@fu-berlin.de

Tel: 030 838 70223

Fax: 030 838 70757

BERLINER GEOGRAPHISCHE BLÄTTER

Nr. 6

Die Produktion von mobility

Fahrradmobilität als räumliche Praxis

Maximilian Godt

Centre for Development Studies (ZELF)
Institut für Geographische Wissenschaften
Freie Universität Berlin

2014

Inhaltsverzeichnis

I	Einführung	3
1	Einleitung	3
2	Anliegen und Aufbau dieser Arbeit	5
II	Theorie und Methode	7
3	Methodik	7
3.1	Grounded Theory	7
3.2	Aufbau des Forschungsprozesses	9
4	Theoretische Vorüberlegungen	12
4.1	Mobility - Konzept	12
4.2	Historisch - geographischer Materialismus	14
4.3	Eine räumliche Theorie gesellschaftlicher Praxis - Lefebvres Produktion von Raum	15
4.4	Zusammenfassung und Bedeutung für diese Arbeit	17
III	Die Produktion von Fahrradmobilität	19
5	Durchführung des Forschungsprozesses	19
5.1	Methoden und Instrumente	19
5.2	Kodierung und Auswertung	20
6	Das Konzept der Produktion von Fahrradmobilität	22
6.1	Die Dimensionen	22
6.1.1	Die Dimension der Räumlichen Praxis	22
6.1.2	Die Dimension der Konzepte	24
6.1.3	Die Dimension der Bedeutungen	25
6.2	Produktionsfelder von Fahrradmobilität	26
6.2.1	Das Produktionsfeld Teilhabe	26
6.2.2	Das Produktionsfeld Ausschluss	30
6.2.3	Das Produktionsfeld Sicherheit	35
IV	Rückblick und Ausblick	39
V	Literaturverzeichnis	41
VI	Anhang	44

Abbildungsverzeichnis

1	Spiralförmiger Lern- und Prüfungsprozess	10
2	Parallelität der Arbeitsschritte im Verfahren der Grounded Theory	11
3	Die Produktion von Fahrradmobilität	23

I Einführung

1 Einleitung

„With cycling firmly back on the policy agenda, there has never been a better time to rethink how urban cycling is conceptualised and researched“

— SPINNEY 2009:830

Aus dem Zitat nach JUSTIN SPINNEY, welches für das Thema und die Motivation dieser Arbeit steht, ergeben sich vier relevante Thesen für diese Arbeit. Erstens stelle das Thema der Fahrradmobilität und der räumlichen Mobilität ein aktuell an Bedeutung gewinnendes Thema dar, was sich zweitens auch in gesellschaftspolitischen Diskursen oder, wie SPINNEY erwähnt, auf der politischen Agenda wiederfinde. Drittens impliziert das Zitat die These, dass das Thema der Fahrradmobilität in der jüngeren Vergangenheit in Wissenschaft und gesellschaftspolitischer Auseinandersetzung eine geringe Rolle spielte. Schließlich scheinen sich gesellschaftliche und wissenschaftliche Diskurse und Konzepte bezüglich räumlicher Mobilität beziehungsweise der Fahrradmobilität zu verändern. Diese Hinführung zum Gegenstand dieser Arbeit sei im Folgenden erläutert.

Räumliche Mobilität wird für die Humangeographie relevant, wenn diese als ein gesellschaftlich fundamental wichtiger Vorgang betrachtet wird, in welchem sich materielle, soziale, ökonomische und kulturelle Prozesse vereinen und sich somit gesellschaftlich relevante Fragen darin manifestieren (ADEY 2009:31). CRESSWELL (2010) drückt dies folgendermaßen aus:

„There seems little doubt that [spatial] mobility is one of the major resources of 21st-century life and that it is the differential distribution of this resource that produces some of the starkest differences today.“ (ebd.:22)

Räumliche Mobilität wird hierbei als zentrale Kategorie menschlichen Seins betrachtet; als fundamentaler geographischer Aspekt des Seins, welcher zahlreiche Möglichkeiten der Konstruktion von Narrativen aber auch Ideologien hervorbringt und schon immer hervorbrachte (CRESSWELL 2006:1).

Räumliche Mobilität des Menschen ist somit kein neues Phänomen, jedoch scheint sich die gesellschaftliche Beschäftigung mit der Thematik im Zuge aktueller Auseinandersetzungen mit Globalisierung, Nachhaltigkeit und sozial-demographischem Wandel zu verstärken. Diskussionen von räumlicher Mobilität verändern sich und bekommen damit auch eine andere wissenschaftliche wie gesellschaftliche Relevanz was sich nach SPINNEY in politischen und planerischen Prozessen widerspiegelt. Die bis hierin beschriebenen Auseinandersetzungen mit räumlicher Mobilität

lassen sich auch im gesellschaftlichen Kontext der Fahrradmobilität beobachten, wodurch der Gegenstand dieser Arbeit Einzug in die Argumentation erhält. Wird von der bereits eingeführten Feststellung ausgegangen, dass Mobilität als eine der wichtigsten Ressourcen des 21. Jahrhunderts angesehen werden kann, ergibt sich daraus ein menschliches Grundbedürfnis nach der Ermöglichung räumlicher Mobilität. Denn die Möglichkeit ein 'mobiles Leben' führen zu können, wird so zu einer Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die räumliche Praxis des Fahrradfahrens stellt eine solche Ermöglichung dar. Insbesondere in urbanen Räumen. In der Auseinandersetzung mit räumlicher Mobilität soll daher das Spannungsfeld Fahrradmobilität und Stadt betrachtet werden. Wie gehen StadtbewohnerInnen mit Fahrradmobilität um? Welche Handlungsstrategien gründen sich daraus und wie entstehen die von CRESSWELL formulierten Differenzen? Als Untersuchungsgegenstand dient die Stadt Berlin.

SPINNEY's Zitat lässt die Aussage einer mangelnden wissenschaftlichen Beschäftigung mit dem Thema der Fahrradmobilität erkennen. Zumindest in dem von CRESSWELL angesprochenen gesellschaftstheoretischen Umfang. So stellt HORTON (2007:10)¹ fest, dass es bisher an Analysen urbaner Fahrradmobilität mangle, welche die vielfältige Praxis sowie gesellschaftliche Implikationen miteinbeziehe. WissenschaftlerInnen wie JUSTIN SPINNEY sind seit jüngster Zeit im Begriff sich diesem Mangel an wissenschaftlicher Auseinandersetzung anzunehmen, welchen TILL KOGLIN (2011) auf die Geschichte von Stadt und Verkehrsplanung zurückführt:

„Modernism and functionalism effected urban planning in many cities and led to the discrimination against cyclists in the infrastructure. [...] urban and transport planning have so far only considered the needs and demands of car traffic in many cities.“
(*ebd.*:225)

Einerseits konzentrierten sich Planung und Forschung auf Automobilität (bzw. auf das Konzept der Autogerechten Stadt) und führten dadurch zu einem untergeordneten Stellenwert der Fahrradmobilität. Auf der anderen Seite fällt in forschungsmethodischer Hinsicht auf, dass sich insbesondere die klassische Verkehrsforschung auf quantitative und positivistische Ansätze stützte, wobei soziale Aspekte der Alltagsmobilität meist unberührt blieben (vgl. DANGSCHAT 2011).

Vorangegangene Erkenntnisse bedeuten die direkte Anbindung dieser Arbeit an eine aktuelle wissenschaftliche Debatte über räumliche Mobilität. Insbesondere in den Sozialwissenschaften kann in letzter Zeit eine vermehrt interdisziplinäre und qualitative Beschäftigung mit der Kategorie räumlicher Mobilität beobachtet werden. In diesen Kontext können auch die Arbeiten von JUSTIN SPINNEY gestellt werden. Ob die Benennung eines „mobility turn“ (SHELLER 2006:107) oder gar eines „new mobilities paradigm“ (*ebd.*) als berechtigt erscheint oder hiermit eine vorschnelle Negation der gerade im geographischen Kontext bereits vielfältigen Auseinandersetzung mit Mobilität in der Vergangenheit (vgl. CRESSWELL 2010:550f) erfolgt, bleibt dahin gestellt. Dennoch

¹Es handelt sich um ein Sammelband, welches aus dem bisher umfangreichsten Symposium zur Fahrradmobilität hervorging. Ausgangspunkt war das *symposium of social scientific research into cycling* am *Centre for Mobilities Research* der Universität Lancaster im Jahre 2004. Hieraus gingen weitere Symposien sowie die *Cycling and Society Research Group* hervor (HORTON 2007:9).

lassen sich Konzepte ausmachen, welche unter dem Namen mobilities fungieren und für den Zweck dieser Arbeit nutzbar gemacht werden können. BÜSCHER & URRY (2011)² formulieren den ihrer Meinung nach zentralen Nutzen eines solchen Ansatzes wie folgt:

„The mobilities turn [...] open[s] up different ways of understanding the relationship between theory, observation and engagement. It engenders new kinds of researchable entities, a new or rediscovered realm of the empirical and new avenues for critique.“
(*ebd.*:2)

2 Anliegen und Aufbau dieser Arbeit

Ziel dieser Arbeit ist es zu ergründen, inwieweit sich aus den Grundlagen des *mobility*-Ansatzes und daran anschließenden theoretischen Überlegungen sowie empirischer Feldforschung, ein Konzept zur Fahrradmobilität entwerfen lässt. Dieses soll die Bedingungen von Fahrradmobilität darstellen können, diese versuchen zu erklären und letztlich einen Teil zur Aufarbeitung der beschriebenen Forschungslücke beitragen. Die forschungsleitende Frage dabei lautet:

Wie wird Fahrradmobilität im urbanen Raum produziert und wie können solcherlei Produktionsprozesse theoretisch erfasst und aus der räumlichen Praxis von FahrradakteurInnen erklärt werden?

Daraus resultiert der wichtige Stellenwert von *Theorie und Methode*, welche im Abschnitt II abgehandelt werden. Darauf aufbauend wird im Abschnitt III zur *Produktion von Fahrradmobilität* der empirische Teil dieser Arbeit erläutert und analysiert. Den Kern der Arbeit bildet ein aus den theoretisch und empirisch gewonnenen Erkenntnissen entworfenes Konzept, welches einer Erklärung des Produktionsprozesses dienen soll. Die Notwendigkeit zur Erstellung eines Konzepts ergibt sich einerseits aus beschriebenem Wissenschaftsmangel zu Fahrradmobilität. Des Weiteren sind sich anbietende Theorien zur Erklärung eines gesellschaftlichen Produktionsprozesses zu unspezifisch zur Erklärung der räumlichen Praxis von Fahrradmobilität. Das *mobility*-Konzept ist beispielsweise im Rahmen eines *turns* zu verstehen; also einer rückwirkend beobachtbaren Hinwendung zur Analyse räumlicher Mobilität. Die in diesem Umfeld entstandenen Überlegungen über *mobilities* sind eher als Zugang zum Thema räumlicher Mobilität zu verstehen. Zwar sind zahlreiche Veröffentlichungen diesem Kontext zuzuschreiben, anwendbare Theorien zur Erklärung eines Produktionsprozesses können allerdings nicht ausgemacht werden. Explizite Überlegungen über die Möglichkeiten der Untersuchung eines Produktionsprozesses räumlicher

²Dr. MONIKA BÜSCHER und Prof. JOHN URRY können als MitarbeiterInnen der beiden Einrichtungen Centre for Mobility Research sowie des Mobilities.Lab an der Universität Lancaster als herausragende Personen bei der Benennung eines mobility turn im sozialwissenschaftlichen Kontext angesehen werden.

Mobilität konnten lediglich bei TIM CRESSWELL (2001, 2010) im allgemeinen und zur Fahrradmobilität im speziellen in einem bei der Erstellung dieser Arbeit noch nicht abgeschlossenen Dissertationsprojekt³ von TILL KOGLIN an der Universität Lund gefunden werden.

Vorerst ist es notwendig den Erkenntnis- und Forschungsprozess zu einem solchen Konzept zu erörtern. Die Grundlage für diesen 'Erkenntnisweg' hin zu einem erklärenden Konzept bildet die *Grounded Theory*, welche das Vorgehen zur Beantwortung der Forschungsfrage grundlegend strukturiert.

Anschließend werden die theoretischen Vorüberlegungen, welche einerseits einen Zugang zum Thema ermöglichen, andererseits die ontologischen Grundlagen dieser Arbeit umreißen, erläutert. Zu Beginn des Abschnitts geht es um eine Profilierung des erwähnten *mobility*-Konzepts. Weiterhin ist es notwendig, den hier gemeinten Produktionsprozess zu erläutern. BELINA (2013) hat die Grundlagen hierzu in seinen Ausführungen zum *historisch-geographischen Materialismus* zusammengeführt. Schlussendlich soll anhand von LEFEBVRES (1991) Theorie zur Produktion von Raum eine *räumliche Theorie gesellschaftlicher Praxis* Eingang finden, um sich dem Begriff der räumlichen Praxis im Kontext von Produktion und Mobilität zu nähern.

³Zum Beispiel hier <http://www.mobilities.ca/till-koglin/> (01.01.13) und u.a. vorgestellt auf dem DANSK SOCIOLOG-KONGRES 2013 „BY OG MOBILITET“: <http://ruconf.ruc.dk/index.php/dansoc13/dsk2013/index> (01.01.13)

II Theorie und Methode

3 Methodik

Die Erarbeitung der Fragestellung erfolgt mit Mitteln qualitativer Forschungsansätze. Dies ergibt sich aus dem erläuterten Sachverhalt, dass für die Bearbeitung der Fragestellung wenig Material zur Verfügung steht, um diese innerhalb bestehender theoretischer Konzepte befriedigend zu beantworten. Nach KLEINING (1995) ergibt eine Stützung auf vor allem qualitative Verfahren dann Sinn, „wenn die Gegenstände und Themen nach allgemeinem Wissensstand, nach Kenntnis des Forschers oder auch nur nach seiner Meinung, komplex, differenziert, wenig überschaubar, widersprüchlich sind oder wenn zu vermuten steht, dass sie nur als 'einfach' erscheinen, aber – vielleicht – Unbekanntes verbergen“ (ebd.:16). Ziel dabei ist es nicht, bekannte Theorien zu überprüfen, sondern Neues zu entdecken und hieraus theoretische Konzepte abzuleiten (vgl. FLICK 2000:14).

3.1 Grounded Theory

Die *Grounded Theory* ist kein festgelegtes methodisches Verfahren, sondern ein Forschungsstil mit Hilfe dessen auf Grundlage empirischer Daten erklärende Theorien erarbeitet werden können (vgl. STRÜBING 2004:14). Die *Grounded Theory* wurde 1967 von BARNEY G. GLASER und ANSELM L. STRAUSS entwickelt. Ziel war ein methodisches Konzept, welches einerseits über den Anspruch der reinen Beschreibung von Phänomenen als auch andererseits über die reine Prüfung von vorhandenen Theorien hinausgeht. Letztendlich wird das Ziel verfolgt, gegenstandsbezogene Theorien zu entdecken und zu entwerfen (vgl. CRESSWELL, J.W. 2007:63). Oder in den Worten von STRAUSS in einem Interview (LEGEWIE 2004) ausdrückt: „Zunächst einmal meine ich, Grounded Theory ist weniger eine Methode oder ein Set von Methoden, sondern eine Methodologie und ein Stil, analytisch über soziale Phänomene nachzudenken“ (ebd.:58). Die GROUNDED THEORY dient als Methode, wenn für einen Sachverhalt keine passenden Theorien zur Verfügung stehen (vgl. CRESSWELL, J.W. 2007:66). Daher ist die Methodik „für eine Rahmung und Anleitung von Untersuchungen subkultureller Felder, 'kleiner sozialen Welten' und der Probleme und Sichtweisen ihrer Mitglieder mithilfe interaktiver Teilnahme der Forschenden [...] gut geeignet“ (BREUER 2009:39).

Ein weiterer Vorteil für diese Arbeit besteht im Folgenden: Da die Entwicklung eines theoretischen Konzeptes und nicht eine Überprüfung im Mittelpunkt steht, „werden nicht mit dem Anspruch der Repräsentativität größere Datenmengen erhoben um damit die Hypothesen zu testen, sondern es wird empirischer Minimalismus betrieben und nur ein geringes 'Quantum an

Daten erhoben“ (REUBER 2005:70). Dies ermöglicht es, die Arbeit in vorgegebenen Rahmenbedingungen bewältigen zu können und trotzdem ein qualitativ ausreichendes und den formulierten Ansprüchen genügendes Ergebnis zu erzielen.

Es liegen verschiedene Interpretationen der *Grounded Theory* vor. Dies begründet sich bereits in der anfänglich nicht klaren Formulierung im ursprünglichen Entwurf⁴ und ließ gemäß der unterschiedlichen Ansichten ihrer Urheber zwei konkurrierende Varianten entstehen (vgl. STRÜBING 2004:9). Diese Arbeit orientiert sich eher an der Auslegung von STRAUSS. Es lassen sich aber einige gemeinsame Merkmale hervorheben.

Eine erste Besonderheit, welche auf die Entwicklung der *Grounded Theory* zurückzuführen ist, ist wie bereits erwähnt das Ziel neue Theorien oder theoretische Überlegungen zu entdecken. Wichtig bei diesem Entdeckungsprozess ist die relative Ungebundenheit des Forschenden an starre theoretische Grundlagen und Vorgehensweisen. So können als Ausgangspunkt reine Alltagsbeobachtungen, gesellschaftliche Debatten oder auch persönliche Gedankenspiele dienen (vgl. REUBER 105ff). Als Ausgangspunkt des Forschungsprozesses steht also keine Theorie die empirisch überprüft wird. Nichtsdestoweniger „erfolgt die Forschung nicht theorielos: Bestehende Theorien zu kennen und den Überlegungen zu Grunde zu legen, ist 'unverzichtbar' [...]“ (ebd.:169). In diesem Sinne geht es nicht darum, völlig neue Theorien auf einem weißen Blatt zu entwickeln. Dies verhindert allein schon die Subjektivität und die immer vorhandenen Vorkenntnisse des Forschenden. Vielmehr ist es das Ziel, auf Grundlage erhobener Daten, eine mehr oder minder neue Konzeption, allerdings unter Rückbezug auf vorhandenes theoretisches Material, zu entwerfen (ebd.). Nach HILDENBRAND (2002) stehen dabei „Deutungen sozialer Wirklichkeiten handelnder Personen sowie Interaktionen, in denen diese Deutungen entwickelt und modifiziert werden,“ (ebd.:76) im Mittelpunkt des Interesses.

Eine zweite Besonderheit der *Grounded Theory* geht gewissermaßen aus dieser Maxime des theoretischen Entdeckungsprozesses hervor. Wenn es nicht darum geht, auf vorhandenen Theorien aufbauende Hypothesen im Sinne eines kritischen Rationalismus lediglich zu verifizieren oder zu falsifizieren, kann auch der Forschungsprozess an sich nicht der Chronologie einer solchen Thesenüberprüfung folgen. Zurückzuführen auf die *Grounded Theory* ist daher auch eine Prozesshaftigkeit der gesamten Forschung. Prozesshaftigkeit heißt hierbei, und auch für diese Arbeit, eine gewollte Abweichung von einem Schema, in welchem zuerst eine These aus einer geschlossenen Theorie heraus entwickelt und empirisch überprüft wird, um die so entstehenden Daten in einem letzten Schritt auszuwerten und das Ergebnis schlussendlich auf die eingangs formulierte These zurückzubeziehen. Theorieentwicklung, Datenerhebung, Datenanalyse und der Vergleich von Theorie und Daten erfolgen nicht nacheinander, sondern überschneiden sich im gesamten Forschungsprozess (vgl. HILDENBRAND 2000:36). Damit werden auch induktive und deduktive Verfahren „zirkulär“ (REUBER 2005:169) miteinander verknüpft und verschränkt. REUBER (ebd.) macht darauf aufmerksam, dass die Prozesshaftigkeit zwar generell Grundlage qualitati-

⁴GLASER & STRAUSS (1967)

ver Forschung sei, sich in dieser Konsequenz allerdings selten durchsetze. Meist würde sich die Auswertung der Daten erst an die komplette Erhebung anschließen (vgl. ebd.:170).

Auch wenn die *Grounded Theory* kein rigides Regelwerk auszeichnet, gibt es bestimmte Leitlinien. STRAUSS hebt in diesem Sinne drei wesentliche Regelmerkmale für die *Grounded Theory* hervor: die Art und Weise des Kodierens, das theoretische Sampling sowie die ständigen Vergleiche zwischen den beobachteten Phänomenen und Theorie (vgl. LEGEWIE 2004:59). Die Offenheit des Forschenden hat also auch im Rahmen der *Grounded Theory* Grenzen um eine Reliabilität zu gewährleisten. Deshalb ist eine gewisse Planung des Forschungsprozesses notwendig.

3.2 Aufbau des Forschungsprozesses

In Anlehnung an die *Grounded Theory* ergibt sich für diese Arbeit ein Forschungsprozess in vier Phasen (vgl. Abbildung 1). Der Ausgangspunkt der *ersten Phase* ist „ein Themeninteresse mit einer recht allgemein gehaltenen und alltagsweltbezogenen empirischen Fragestellung“ (BREUER 2009:51). Dieses Themeninteresse, der Anspruch an diese Arbeit sowie eine Fragestellung wurden eingangs erläutert. Wichtig in der *Grounded Theory* und folglich für diese Arbeit ist, dass diese Fragestellung in intensiver alltagsweltlicher und wissenschaftlich-theoretischer Auseinandersetzung mit dem Thema entsteht. Grundlegend dafür sind drei Elemente von Seiten des Autors: ein persönliches Interesse und persönliche Vorerfahrungen im Kontext der Fahrradmobilität, erste Interaktionserfahrungen aufgrund von Beobachtungen im Feld sowie Auseinandersetzungen mit Theorien, welche einer ersten Kontextualisierung dienen und an die in dieser Forschungsarbeit auch explizit angeknüpft werden soll. GLASER & STRAUSS (1967) sprechen hierbei von einer „theoretischen Sensibilität“ (ebd.:27). Das bedeutet, dass bereits zu Beginn eine gewisse theoretische Perspektive beim Forschenden vorhanden ist, welche im weiteren Forschungsverlauf weiter integriert und neu justiert wird, denn: „Theorien stehen dabei [...] nicht nur am Ende des Forschungsprozesses, sondern auch am Anfang: Die impliziten und expliziten theoretischen Positionen des [Forschenden] bilden unausblenbar Fundament und Kontext der gesamten Forschung,“ (REUBER 2005:105). In der Weiterentwicklung der *Grounded Theory* wird neben der Bedeutung theoretischen Vorwissens aus wissenschaftlicher Perspektive auch das erwähnte Alltagswissen (vgl. STRAUS 1991b:36) sowie die Kenntnis von Literatur und persönlicher Erfahrung des Forschenden (vgl. STRAUSS & CORBIN 1996:25f) hervorgehoben. Zu den Beobachtungen zählen hierbei erwähnte alltagsweltliche Erfahrungen wie auch unsystematisierte teilnehmende Beobachtungen. Weiterhin wird das bewusste Begeben in bestimmte Situationen initiiert, um „Resonanzen am eigenen Körper“ (BREUER 2009:52) zu erleben und in den Entstehungsprozess einzubeziehen. Die daraus gezogenen Schlüsse für die Fragestellung sind zwar vorerst alltäglich beobachtet, gelten aber zugleich als „zentrale Forschungsstrategie des Erkennens von Neuem“ (HILDENBRAND 2000:34). Somit findet sich in der Fragestellung sogleich auch eine Art „erklärende Hypothese [...] mit der von 'einer Folge auf ein Vorgehendes geschlossen' werden kann“

(REUBER 2005:169; Herv. i. Orig.). Es wird in der Fragestellung als solch eine erklärende Hypothese ein Produktionsprozess angenommen, welcher die räumliche Praxis von Fahrradmobilität beeinflusse und sogleich erklären könne (Vgl. Fragestellung in Kapitel 2). Aus dem Umgang mit dieser erklärenden Hypothese ergeben sich zwei theoretische Konzeptionen welche die theoretischen Vorüberlegungen besonders beeinflussen. Einerseits das eingangs erwähnte *mobility*-Konzept und andererseits die *Theorie der Produktion von Raum* von HENRI LEBEVRE. Weiterhin wird Fachliteratur aus dem Forschungskontext der Fahrradmobilität miteinbezogen⁵.

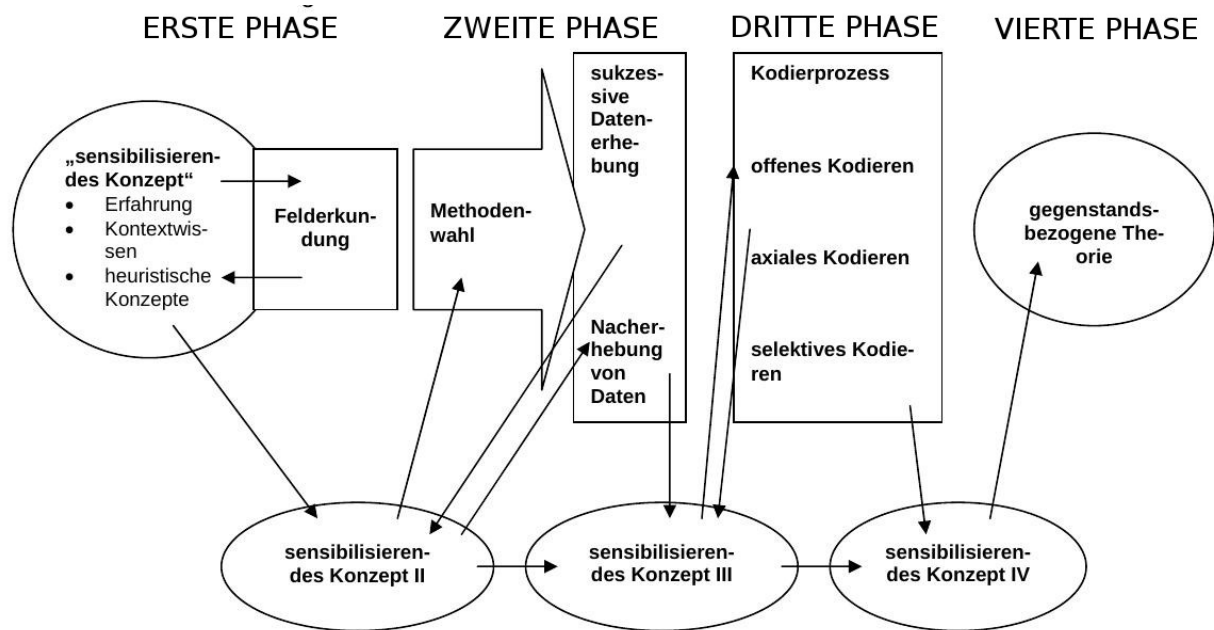


Abbildung 1: Spiralförmiger Lern- und Prüfungsprozess (Verändert nach ALHEIT 1999:27)

In einer *zweiten Phase* wird auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse ein Forschungsdesign ausgewählt um die erforderlichen Daten zu gewinnen. Hierauf wird im Kapitel 5.1 zu den *Methoden und Instrumenten* näher eingegangen. In diese Phase fällt auch das mit STRAUSS oben angeführte *theoretische Sampling*. Dieses bezieht sich wiederum auf die erwähnte konsequente Prozesshaftigkeit der Forschung. Das Sampling, also die Auswahl der Fälle, kann demnach auch nicht mit dem Anspruch einer Repräsentativität schon vorher fest stehen, sondern ergibt sich aus dem jeweiligen Stand der Theoriebildung (vgl. STRÜBING 2004:30). Im Anschluss erfolgt die Datenerhebung in gleichzeitiger und fortwährender Auseinandersetzung mit dem sensibilisierenden Konzept. Die Erhebung konzentriert sich hierbei auf die AkteurInnen räumlicher Fahrradpraxis, also auf einzelne FahrradfahrerInnen in Berlin.

Die *dritte Phase* ist diejenige der Datenanalyse und somit des Kodierens. In Kapitel 3.1 wurde die besondere Art und Weise des Kodierens im Auswertungsprozess erwähnt. Hierbei sieht die *Grounded Theory* drei verschiedene Kodierungen vor: die offene Kodierung, die axiale Kodierung

⁵Im besonderen zu erwähnen sind hier ALDRED (2012,2013), CHRISTMAS (2010), HEINEN et al. (2010), HORTON et al. (2007), KOGLIN (2011) und SPINNEY (2007,2009,2010,2011).

sowie die selektive Kodierung (vgl. STRAUSS 1991, STRAUSS & CORBIN 1990). Auf den Kodierungsprozess wird in Kapitel 5.2 näher eingegangen. Allgemein kann gesagt werden, dass sich der Abstraktionsgrad der Theorie beim Durchlaufen der Kodierstufen immer weiter erhöht.

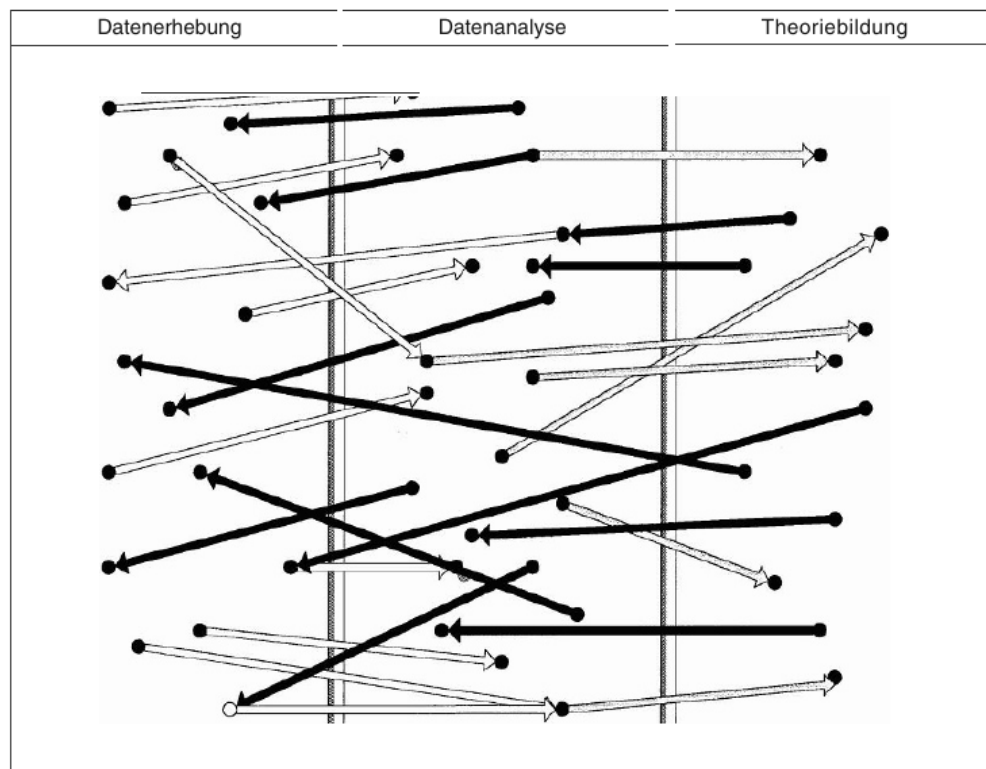


Abbildung 2: Parallelität der Arbeitsschritte im Verfahren der *Grounded Theory* (STRÜBING 2004:15 verändert nach STRAUSS 1991:46)

Die *vierte Phase* markiert den Zeitpunkt an dem „die entwickelte Theorie aus Sicht des Forschenden schlüssig erscheint“ (REUBER 2005:170) und die Interpretation der Daten mit Hilfe von im Kodierprozess entworfenen Kategorien und Zusammenhänge zufriedenstellend erklärt werden kann. Es entfaltet sich eine Theorie. In Anlehnung an die Prozesshaftigkeit sei erwähnt, dass die hier dargestellten Phasen entworfen sind um den Forschungsverlauf dieser Arbeit anschaulicher darzustellen. Die unterschiedenen Phasen können zum besseren Verständnis zwar chronologisch dargestellt werden und in ihrer jeweiligen Gewichtung ist eine solche Chronologie auch gegeben. Wie in *Abbildung 2* dargestellt, gibt es aber ständige Überschneidungen und Rückkopplungen. So hebt auch STRAUSS (1991:46) einen zyklischen Charakter hervor. Diese „spiralförmige Hin- und Herbewegung zwischen theoretisch angeleiteter Empirie und empirisch gewonnener Theorie“ (DAUSIEN 1996:93) und kann nach BREUER (2009:48) mit dem hermeneutischen Zirkel verglichen werden.

4 Theoretische Vorüberlegungen

„(social) mobility, is a (social) product“

— CRESSWELL 2001:13

TIM CRESSWELL (2001) verwendet in dem Artikel *The Production of Mobilities* die im Zitat angeführte und an LEFEBVRE angelehnte Tautologie als Ausgangspunkt seiner Überlegungen zu einer Produktion räumlicher Mobilität. Dieses Zitat kann als Klammer um alle im Folgenden angeführten und für diese Arbeit grundlegenden theoretischen Vorüberlegungen gesehen werden. Ausgegangen wird vom *mobility*-Konzept, in dessen Kontext sich diese Arbeit einordnet und bei welchem als eine zentrale Grundlage die soziale Produktion von Mobilität und damit einhergehende soziale Produktion raum-zeitlicher Gefüge auszumachen ist (vgl. CRESSWELL 2006:4ff). Dabei muss dieses *mobility*-Konzept weiter eingegrenzt werden, da viele WissenschaftlicherInnen ihre Arbeit in diesen sehr interdisziplinären Kontext stellen. Während in der soziologischen Debatte *new mobilities* vorrangig im Kontext einer Globalisierungsdebatte betrachtet werden – „the world seems to be on the move“ (SHELLER 2006:207) – liegen gerade in der Geographie Konzepte vor, welche für Untersuchungen im urbanen Raum verwendet werden können. So beziehen sich die in dieser Arbeit vorgestellten theoretischen Gedanken zum größten Teil auf die Arbeiten des Geographischen Institutes der *Royal Holloway University of London*, beziehungsweise auf TIM CRESSWELL und PETER ADEY. Wenn von einer Produktionsprozess die Rede ist, so muss neben der Definition des Begriffes *mobility* auch derjenige der Produktion näher definiert werden. Da dieser insbesondere bei CRESSWELL als auch bei LEFEBVRE auf Debatten um den historischen Materialismus zurückzuführen ist, wird auf einen *geographisch-historischen Materialismus* kurz näher eingegangen. Der dritte und letzte wichtige Baustein zum Verständnis dieser Arbeit bildet die Theorie der Produktion des Raumes (*The Production of Space*, LEFEBVRE 1991). Diese bietet als ausführliche Sozialtheorie, die Möglichkeit die Grundlagen der *mobility*-Debatte sowie die Gedanken zum Produktionsprozess in einen größeren gesellschaftstheoretischen Kontext einzubinden. In allen drei Fällen wird nicht angestrebt, diese hier als Theorien voll und ganz darzustellen, sondern für diese Arbeit wichtige Gedanken zu verdeutlichen um damit das in Kapitel 3 beschriebene sensibilisierende Konzept nachvollziehbar machen zu können.

4.1 Mobility - Konzept

Ein erstes Charakteristikum des *mobility*-Konzeptes ist die Einteilung in drei Aspekte von räumlicher Mobilität: „Mobility can be thought of as an entanglement of movement, meaning and practice“ (CRESSWELL 2010:17). Der Aspekt *material* ist diejenige der messbaren, beobachtbaren und kartierbaren physischen Bewegung. Diese sagt allerdings nichts darüber aus, welche Bedeutungen hinterlegt sind oder wie die Bewegung erlebt wird (ebd:19). Jedoch hat jede Art der Bewegung immer auch eine Bedeutung. Dieser Aspekt der *meanings* beschreibt die individuelle

Bedeutung innerhalb des jeweiligen sozialen Kontextes für den/die AkteurIn. Mobilität, ohne den jeweiligen sozialen Kontext und dessen Bedeutungen zu denken, komme einer Simplifizierung und Ausblendung einer komplexen Realität gleich: „Taking this approach builds up a picture of much more than a dotted line across a blank page, but mobilities travelling over and through the complex terrain and topology of social spaces,, (ADEY 2009:36). Als dritte Dimension wird diejenige der practice angeführt: „[Mobilities] have a physical reality, they are encoded culturally and socially and they are experienced through practice“ (CRESSWELL 2010:20). Diese Praxis hängt stark mit Sinneswahrnehmungen, subjektiven Gefühlen und damit mit dem Körper zusammen. ADEY (2009) verbildlicht dies anhand eines Fotos, auf welchem eine Handlung dargestellt ist. Diese Handlung könne zwar beobachtet und auch mit Bedeutungen versehen, jedoch nicht komplett nachvollzogen werden: „The abstraction of mobility from its contextual meanings serves to relegate it to an involuntary and behavioural reaction, layered beneath or beyond the remit of society and culture [...] mobilities are something more than what we can read from the pages of a book“ (ebd:135). Menschliche *mobility* ist daher immer eine wahrgenommene und erlebte *mobility* „Sometimes we are tired and moving is painful, sometimes we move with hope and a spring in our step“ (CRESSWELL 2010:20).

Aus dieser Dimensionierung ergibt sich als zweites Merkmal eine Unterscheidung zwischen *mobility* und *movement* „I want to make an analytical distinction here between movement and mobility. For the purpose of my argument let us say that movement can be thought of as abstracted mobility“ (CRESSWELL 2006:2). Diese *abstracted mobility* stellt die oben unter der Dimension material beschriebene quantifizierbare Bewegung von einem Punkt A nach Punkt B dar. Bei dieser Kritik eines abstrakten Raumverständnisses verweist Cresswell auf Lefebvre; dazu später mehr. Wenn in dieser Arbeit im Folgenden von *abstracted mobility* oder *räumlicher Mobilität* gesprochen wird, so geschieht dies in Anlehnung an die hier beschriebene Definition.

Drittens beinhalten sowohl die Arbeiten von CRESSWELL (2006) als auch von ADEY (2009) Ausführungen zu den *politics of mobility*. Entscheidend hierbei ist, dass *mobility* immer in der Mehrzahl zu denken ist. So spricht CRESSWELL (2001:24) auch von den *mobilities*. Interessant bei dieser einfachen Wendung der Betrachtungsweise ist, dass es die Möglichkeit eröffnet zu differenzieren und nicht von der abstrakten räumlichen Mobilität zu sprechen. Es reicht dann nicht mehr von einer subjektiven *mobility* oder einer allgemeingültigen *mobility* auszugehen, sondern diese immer im Zusammenspiel mit anderen *mobilities* zu denken: „Any politics of mobility and any account of mobilities in general has to recognise the diversity of mobilities and the material conditions that produce and are produced by them“ (ebd.:24) Damit bekommen mobilities z.B. eine gesellschaftspolitische Bedeutung: „Mobilities involve fragile, aged, gendered, racialized bodies“ (BÜSCHER 2009:102). Die *politics of mobility* stehen weiterhin in Verbindung mit der Kategorie Macht: „To move is to be political. Mobilities are underscored by political decision making and ideological meanings that arrange mobility and the possibility of mobility [...] in particular ways to relations of society and power“ (ADEY 2009:85).

Viertens kann ein *mobility turn* als Kritik einer Sichtweise gesehen werden, welche postuliert,

dass das Denken und Handeln menschlicher Subjekte unabhängig von der materiellen Umwelt funktioniere (vgl. BÜSCHER 2009:100). Der *mobility*-Ansatz stellt eine enge Verbindung her zu „infrastructures, technical objects, prostheses and embodied practices that assist (or disable) mobility“ (SHELLER 2011:4). Um dieses Verständnis von Materialität zu verdeutlichen und Missverständnissen, gerade auch im Falle der Humangeographie und ihrem sensiblen Bezug zum Zusammenhang von Raum und Materialität vorzubeugen, wird im Folgenden auf die Perspektive eines historisch-geographischen Materialismus eingegangen.

4.2 Historisch - geographischer Materialismus

Anhand von BELINAS (2013) Ausführungen zu einem *historisch-geographischen Materialismus* sollen hier einige Grundlagen zu Materialität, Körper, Raum und Praxis dargelegt werden. Diese grundlegenden Definitionen gelten für alle theoretischen Vorüberlegungen, d.h. sowohl für das hier dargelegte Verständnis des *mobility*-Konzeptes als auch für die hier verwendete Auslegung der *Produktion von Raum*.

Das Verständnis einer physischen Materialität grenzt sich einerseits von einem blinden Materialismus und andererseits von einem Idealismus ab. Mit einem blinden Materialismus ist eine solche Denkweise gemeint, bei der „die physische Materialität der Welt als Erklärung sozialer Phänomene fungiert“ (ebd.:27). Diese Schlüsse können deshalb nicht so getroffen werden, da unter Annahme einer sozialen Produktion auch die physische Materialität sozial produziert, daher geplant ist oder individuell wahrgenommen wird. Andersherum kann eine solche Materialität aber nicht geleugnet werden, solange sie eine praktische Relevanz für die Menschen erlangt. In diesem Punkt erfolgt die Abgrenzung zu einem Idealismus, bei welchem eine physische Materialität lediglich als „Idee, Diskurs oder Bedeutung vorkommt“ (ebd.).

In starkem Zusammenhang mit einer solchen Auffassung steht der Körper, denn „im Alltag manövrieren wir die Materialität unseres Körpers ständig durch eine Welt der physisch-materiellen Dinge“ (ebd.:44), oder mit LEFEBVRE ausgedrückt: „Als Ausgangs- und Ankunftspunkt fungiert der Körper,“ (ebd. 1974:223; übersetzt nach BELINA 2013:52). Der Körper ist also gewissermaßen die Verbindung zwischen physischer Materialität durch die Wahrnehmung dieser und gleichzeitig Ausgangspunkt ihrer sozialen Produktion (ebd.).

Hierdurch wird wiederum die oben beschriebene Auslegung von Materialität und die Definition von Praxis deutlich. Wenn im Zentrum und als Ausgangspunkt die „sinnlich menschliche Tätigkeit“ (ebd.:26) als soziale Praxis steht, so kann die materielle Welt nicht geleugnet werden, da diese innerhalb der menschlichen Tätigkeit relevant wird. Da die Relevanz aber erst im Zuge dieser Tätigkeit zum Vorschein kommt, kann die materielle Welt ebenso nicht einfach da sein (ebd.).

Die gleiche Argumentation kann für die Kategorie Raum angewandt werden. Die Probleme und Kritik einer Vorstellung des Raumes als etwas a priori vorhandenes sind bekannt und vielfältig

und aus verschiedensten Perspektiven diskutiert⁶. Trotzdem sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass auch Raum (und Zeit) sozial produziert sind, oder wie es BELINA (2013) in Anlehnung an die erste Feuerbachthese von Marx formuliert: „Weder darf die Materialität von Raum, seine physische Dinglichkeit, in idealistischer Weise geleugnet, noch darf diese in vulgärmaterialistischer Manier fetischisiert werden“ (ebd.:26).

Im Kontext der Praxis sei noch auf die schwierige Trennbarkeit von subjektiver und gesellschaftlicher Praxis hingewiesen. Im historischen Materialismus ist die subjektive Praxis immer zugleich soziale Praxis, da die Handlung Teil der Gesellschaft ist (ebd.:13). Es ist eine grundlegende Annahme aller hier vorgestellten theoretischen Vorüberlegungen, dass jegliche Praxis „durch und durch sozial ist, dass sie mithin in gesellschaftliche Verhältnisse eingebettet ist, die sie in ihrem Vollzug reproduziert und ggf. transformiert“ (ebd.:50).

4.3 Eine räumliche Theorie gesellschaftlicher Praxis - Lefebvres Produktion von Raum

HENRI LEFEBVRE verfolgte mit seiner Theorie zur Produktion des Raumes⁷ das Ziel „eine allgemeine Theorie zum Verhältnis von Raum und Gesellschaft zu entwickeln“ (SCHMID 2010:191). LEFEBVRE (1991) versuchte dabei einen ganzheitlichen Ansatz zu entwickeln, welcher Raum zwar als zentrale Kategorie beinhaltet, diesen aber nicht als Objekt, sondern als Produkt fasst (vgl. ebd.:16). Aus dieser Sichtweise entstammt die zentrale These dieser Theorie, deren Umformulierung von CRESSWELL Ausgang dieses Kapitels war: „(social) space is a (social) product“ (LEFEBVRE 1991:26). Im Sinne eines historischen Materialismus tritt dabei anstelle der Analyse einzelner Objekte die Untersuchung eines Produktionsprozesses mit all den Implikationen wie im Kapitel 4.2 dargelegt (vgl. ebd.:16). Mithilfe einer dreidimensionalen Konzeption versucht LEFEBVRE dabei physischen, sozialen und mentalen Raum zu vereinen (vgl. ebd.:12). Ein Problem beim Verständnis dieser Dimensionen ist ihre Überlagerung mit der Trennung in anderen dreidimensionalen Raumkonzeptionen (vgl. SCHMID 2012:192). Eine ähnliche Aufteilung ist unter anderem auch bei CRESSWELL (2001,2006) zu sehen (vgl. Kap. 4.1). Ähnliche Konzeptionen lassen sich auch in der Raumtheorie von BENNO WERLEN (1997:225ff) mit physikalischer, subjektiver und sozialer Welt entdecken. LEFEBVRE versuchte jedoch die Trennung solcher drei Welten aufzuheben. In der dreidimensionalen Konzeption sind diese (also physischer, sozialer und mentaler Raum) daher nicht den Dimensionen zuzuordnen, sondern lösen sich darin auf. Die drei Dimensionen sind dabei keine drei Welten, sondern untrennbare Bestandteile, eben Dimensionen, von einer Welt in ihrer Gesamtheit (vgl. SCHMID 2012:234). Um diese eine Welt verstehen zu können, erwähnt LEFEBVRE

⁶Stellvertretend: SACK 1980; HARVEY 1987; SOJA 1989; MASSEY 1993 jeweils mehr oder minder in Anlehnung an und in verschiedentlicher Auslegung von LEFEBVRE 1991; aber auch CRESSWELL (2001,2006) und ADEY (2009) beziehen sich auf diese Diskussion.

⁷Originaltitel: *La Production de l'Espace* (LEFEBVRE 1974); erste englische Übersetzung: *The Production of Space* (LEFEBVRE 1991).

(1991:40) die Relevanz der Dialektik, also die „Art des Denkens, das die Gesamtheit der Veränderungen und Interaktionen fokussiert, die in der Welt vor sich gehen. In dieser 'Gesamtheit' und durch sie entstehen aus sozialer Praxis und sozialen Prozessen die scheinbar fixen 'Dinge', wie sie uns erscheinen. Um diese Dinge zu verstehen müssen wir die internen Relationen untersuchen, in denen sie im Verhältnis zu anderen Dingen stehen“ (BELINA 2013:19). Die Produktion des Raumes ist letztendlich immer die dialektische Verknüpfung der drei Produktionsprozesse: „[D]er Raum wird zugleich wahrgenommen, konzipiert und gelebt“ (SCHMID 2012:207f).

Die *Die räumliche Praxis* ist bei LEFEBVRE die Dimension der praktisch-sinnlichen Welt. In dieser ist eine soziale Praxis enthalten, die aber sogleich einen wahrnehmbaren Raum produziert. Wahrnehmung und Praxis sind für LEFEBVRE zwei untrennbare Kategorien: „Die räumliche Praxis einer Gesellschaft bringt ihren Raum hervor; sie setzt ihn und setzt ihn voraus [...]“ (PRIGGE 1991:104). Die *räumliche Praxis* produziert also einen Raum der wahrgenommen werden kann. Die Wahrnehmung des selbigen ist wiederum Voraussetzung für die Produktion: „[...] in dialektischer Wechselbeziehung, langsam aber bestimmt, erzeugt sie ihn, beherrscht ihn und eignet sich ihn an“ (ebd.).

Die *Repräsentationen des Raumes* sind die Entwürfe und Konzepte über den Raum oder die Gesellschaft. Daher ist dies der Raum der WissenschaftlerInnen und PlanerInnen, welcher notwendigerweise abstrakt ist, jedoch in dem Moment eine praktische Bedeutung erlangt, in welchem er sich materialisiert und zum Beispiel in Form von Karten, Plänen, Bildern oder Zeichen die räumliche Praxis beeinflusst. Eng mit dieser Dimension verknüpft ist das Wissen welches in Denkprozessen eine Repräsentation des Raumes produziert (vgl. SCHMID 2010:217ff).

Die *Räume der Repräsentationen* sind im Gegensatz zu den Repräsentationen des Raumes eher gelebt und erlebt als konzipiert. Es handelt sich um den „gelebten 'Raum der Bedeutung' [...] welcher bezeichnet was getan werden soll und was nicht, er enthält vielfache, oft interferierende Vorschriften Anweisungen und Vorschriften“ (ebd.:224). Durch Symbole hindurch werden gesellschaftliche Werte und Traditionen repräsentiert. Diese überlagern wiederum den physischen Raum (vgl. LEFEBVRE 1991:42).

Raum und Materialität haben demnach auch bei LEFEBVRE keine vorbestimmte Existenz sondern erhalten diese erst durch einen gesellschaftlichen Produktionsprozess, durch die Besetzung oder Aneignung des Raumes innerhalb der räumlichen Praxis und durch eine vorausgehende Wahrnehmung und Konzeption. Die Theorie ist konsequent gesellschaftstheoretisch, daher sind Raum und Zeit nicht a priori sondern Resultat und Voraussetzung der Produktion von Gesellschaft (vgl. SCHMID 2010:316). Auch der Körper nimmt bei LEFEBVRE eine zentrale Stellung ein: „social practice presupposes the use of the body“ (LEFEBVRE 1991:40). Eine eine solche Besetzung des Raumes findet daher immer durch konkrete, spezifische Körper statt: „Der gesamte soziale Raum geht demnach vom menschlichen Körper aus“ (ebd.:213).

4.4 Zusammenfassung und Bedeutung für diese Arbeit

Diese Kapitel stellte die wichtigsten theoretischen Vorüberlegungen für die empirische Beschäftigung mit der Produktion von *mobility* innerhalb der räumlichen Praxis von Fahrradmobilität für diese Arbeit dar. *Mobility* wurde als ein Begriff definiert, welcher so auch im folgenden verwendet wird. Es wurde anhand des *mobility*-Konzeptes verdeutlicht, wie sich gesellschaftliche Prozesse, wie derjenige der räumlichen Mobilität, konstituieren bzw. analytisch greifbar gemacht werden können. Um dieses zu tun bedarf es einiger ontologischer Grundlagen, welche im Rahmen des historisch-geographischen Materialismus verdeutlicht wurden. Einen theoretischen Zugang in diesem Sinne bietet LEFEBVRE mit seiner Produktion des Raumes. Letztere Überlegungen sind daher von Bedeutung, da LEFEBVRE mit seinem Konzept eine Überwindung einer Dualität von mentaler Welt und materieller Welt anstrebte. Überlegungen, welche bei einem physischen, einem sozialen und einem mentalen Feld beginnen, sind zwar nicht neu, in der *Produktion des Raumes* sollen diese üblich definatorisch getrennten Felder aber explizit zusammengeführt werden. Auch im *mobility*-Konzept bleiben diese Felder zunächst getrennt. Somit greifen hier all diese beschriebenen Gedanken ineinander, um eine Vorstellung davon zu bekommen, was räumliche Mobilität, räumliche Praxis und ein gesellschaftlicher Produktionsprozess bedeuten können.

Mit einigen letzten daran anknüpfenden Gedanken soll sich nun dem Thema der Fahrradmobilität genähert werden. Bei allen drei hier vorgestellten 'theoretischen Bausteinen' fällt eine Gemeinsamkeit ins Auge: Die Kritik eines theoretischen Positivismus auf der einen, und eines theoretischen Idealismus auf der anderen Seite. Interessant und relevant für das Thema der Fahrradmobilität wird es nun, wenn dies thematisch auf die Beschäftigung von räumlicher Mobilität in urbanen Räumen bezogen wird. So haben positivistische Ansätze lange die Verkehrs- und Stadtforschung dominiert und damit solche Disziplinen, welche sich am meisten mit räumlicher Mobilität im urbanen Raum auseinandersetzen und damit politische und planerische Aktivitäten mitstrukturieren. Mobilität war in diesem Fall ein „brute fact – something that is potentially observable, a thing in the world, an empirical reality. This is the mobility measured and analyzed by modelers, migration theorists, and transport planners“ (CRESSWELL 2006:3). Somit konzentrierte sich die Verkehrsplanung lediglich auf die Kartierung und Analyse der Dichte von movement. Im Kontext von Stadt- und Verkehrsplanung kommt in dieser Zeit noch die überproportionale Förderung des Autoverkehrs hinzu: „Modernism and functionalism effected urban planning in many cities and led to the discrimination against cyclists in the infrastructure“ (KÖGLIN 2011:225). Nicht motorisierter Verkehr wurde stark vernachlässigt, obwohl Fuß- und Radverkehr schon immer „wichtiger Bestandteil der Alltagsmobilität,“ (NUHN 2006:190) war. Diese geringe Beschäftigung mit der Fahrradmobilität hat bis heute Folgen für die räumliche Mobilität in urbanen Räumen wie Berlin (vgl. HEINEN 2010:60). Während die vorgestellten vielfältigen Perspektiven des *mobility*-Konzeptes in den Wissenschaften, welche sich mit räumlicher Mobilität im Zuge des *quantitative turn* beschäftigten, schlicht ignoriert wurden, so weist CRESSWELL (2001:18) darauf hin, wie das Thema räumlicher Mobilität in anderen Strömungen wie dem Poststrukturalismus eine sehr zen-

trale Rolle einnahm. Vor allem um sich von Kategorien wie Grenzen oder Orten zu entfernen: „It simply doesn't make sense to think of culture as mappable“ (ebd.). CRESSWELL macht in diesem Kontext aber darauf aufmerksam, dass eine solche Zelebrierung bis hin zur Romantisierung des mobil-Seins nicht dabei helfe, Unterschiede zu analysieren und damit die politics of mobility ignoriere (ebd:19). In diesem Sinne sei noch einmal auf den bis hierin erklärten Ausgangspunkt dieser theoretischen Überlegungen verwiesen: (social) mobility, is a (social) product.

III Die Produktion von Fahrradmobilität

„Mobilities always have relational impacts and we must question what those are“

— ADEY 2009:104

5 Durchführung des Forschungsprozesses

Ziel ist die Untersuchung der räumlichen Praxis von FahrradakteurInnen in Berlin. Für die Empirie stehen dabei Interviews mit drei FahrradakteurInnen im Mittelpunkt. Alle AkteurInnen legen regelmäßige Wege in Berlin zurück um zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte zu gelangen. Als Ergänzung zur ersten Forschungsphase seien noch die ersten Feldzugänge in Form von teilnehmenden Beobachtungen erwähnt. Neben Beobachtungen von anderen AkteurInnen, gehören hierzu auch die erwähnten Beobachtungen am Körper während der eigenen Fahrradpraxis, um Wahrnehmungen und Empfindungen besser einschätzen zu können. Die Beobachtungen verlaufen unstrukturiert und sind in Memos festgehalten⁸. Eine starke Zusammenfassung dieser Beobachtungen sind dem Anhang zu entnehmen. Diese haben keinen direkten Einfluss auf die späteren Kodierprozesse und auf die Theoriebildung, wurden aber für die Erstellung des Leitfadens herangezogen. Weiterhin haben sie Einfluss auf das sensibilisierende Konzept. Dieses Kapitel bezieht sich im Folgenden auf die zweite und dritte Phase des in Kapitel 3.2 erläuterten Aufbaus.

5.1 Methoden und Instrumente

Die in Kapitel 3.2 beschriebene zweite Phase ist die der Methodenauswahl und Erhebung der Daten. Letztere erfolgt in Form von Interviews (Der Leitfaden ist dem Anhang zu entnehmen). Kategorisiert werden können diese als *problemzentrierte Interviews* (vgl. REUBER 2005:133), wobei auch narrative Elemente enthalten sind. Die Interviews bestehen aus drei Sequenzen. Einem offen gehaltenen Gesprächseinstieg, einer narrativen Kartierung sowie abschließenden Ad-hoc Fragen. Mit diesem Aufbau wird versucht, auf der einen Seite genügend Offenheit für unerwartete Erkenntnisse zu wahren und andererseits die bereits vorhandenen Strukturen des *sensibilisierenden Konzeptes* und der Fragestellung mit aufzunehmen. Die erste Sequenz besteht aus einem Einstieg in das Thema. Den Hauptteil stellt die hier als 'narrative Kartierung' bezeichnete Sequenz dar. Hierbei werden die Teilnehmenden dazu aufgefordert eine regelmäßig zurückgelegte Fahrradrouten in ein vorhandenes Kartenmaterial einzuzeichnen. Ziel dieser Methode ist

⁸STRAUSS (14f) wie STRÜBING (2004:34ff) heben die Relevanz von Protokollen und Memos im Forschungsprozess der *Grounded Theory* hervor

es, sich die Praxis des Fahrradfahrens noch einmal strukturiert vor Augen führen zu können, sich an Situationen, Handlungen, Empfindungen und Erfahrungen zu erinnern um diese erzählerisch wiedergeben zu können. Es handelt sich dabei um ein eher narratives Element, da die Teilnehmenden in diesem Fall offen und ohne Struktur erzählen können (ebd.:139). Die Struktur wird gewissermaßen von der eigenen Fahrradrouten vorgegeben. Durch die ständige gedankliche Präsenz der eigenen Praxis, des eigenen Weges und der eigenen Handlungsweise und Wahrnehmung, ist den Teilnehmenden so Zeit gegeben auch kleinteilig auf die Praxis einzugehen. Weiterhin besteht so die Möglichkeit an bestimmten Stellen einzuhaken und auf Aspekte näher einzugehen, welche sich durch die gerade beschriebene Situation widerspiegeln. Dadurch sind diese für den Teilnehmenden in dem Moment in subjektiver Bedeutung präsent und müssen nicht erst vom Interviewer, eventuell verfälscht, erklärt werden. Eine solche narrative Kartierung wird anderen Methoden, welche im Moment der Praxis stattfinden, wie einer Videoanalyse oder der Walking-With-Methode vorgezogen. Diese Methoden werden zwar in der Literatur im Zusammenhang mit der Erforschung mobiler Praktiken erwähnt (vgl. SPINNEY 2011 und ADEY 2009:70), erscheinen aber für diese Arbeit für alle Beteiligten aufgrund der notwendigen Teilhabe am Straßenverkehr zu gefährlich.

Die Auswahl der GesprächspartnerInnen erfolgt gemäß der *Grounded Theory* dem *theoretischen Sampling*, sprich einer „theoretisch begründete[n] schrittweise[n] Auswahl“ (REUBER 2005:152). Hierbei geht es insbesondere darum, Fälle auszuwählen, bei denen angenommen wird, dass verschiedene Erfahrungen und Perspektiven bezüglich der Fahrradpraxis vorliegen. Ein *theoretisches Sampling* im Sinne einer aufeinander folgenden Auswahl ist aufgrund von Zeitaufwand und beschränktem Umfang dieser Arbeit nur bedingt möglich. Nach dem Erfolgen des ersten Interviews werden zwei weitere Fälle ausgewählt bei welchen andere Erfahrungswerte zu erwarten sind⁹.

5.2 Kodierung und Auswertung

Die in Kapitel 3.2 beschriebene dritte Phase ist die des Kodierens. Wie oben beschrieben ist das grundlegende Merkmal der *Grounded Theory* ein konsequente Prozesshaftigkeit. Diese betrifft auch die Kodierung der gewonnenen Daten. Denn besteht noch kein fester theoretischer Rahmen, ist es auch nicht möglich die Daten erst komplett zu kodieren und dann zu analysieren (STRÜBING 2004:19). „Glaser und Strauss legen allerdings besonderen Wert darauf, dass im Rahmen der *Grounded Theory* das Kodieren nicht einfach zu Gunsten der Analyse aufgegeben, sondern als Schritt der Systematisierung und Kontrolle der Theoriegenese beibehalten und expliziert wird“ (ebd.).

Der erste Schritt einer solchen Systematisierung ist das offene Kodieren. Dieser Kodiervorgang findet ohne vorhandene Kategorien statt. Diese beginnen erst mit dem Finden von Mustern in den Daten zu entstehen (ebd.). Das offene Kodieren beginnt direkt nach dem ersten Interview und

⁹So ergab sich aus dem ersten Interview die Notwendigkeit von Erfahrungen mit anderen Mobilitätsmodi, wie vor allem Erfahrungen im Autoverkehr.

der Transkription. Die Ergebnisse werden nach den folgenden Interviews erweitert. Beim axialen Kodieren werden die Kategorien und Phänomene dann gegenseitig als auch mit den bereits bestehenden Überlegungen in Zusammenhang gebracht. Ein Zwischenritt nach dem offenen Kodieren und zu Beginn des axialen Kodiervorgangs ist Anhang C zu entnehmen. Das Finden von Beziehungen und Strukturen wird kontinuierlich weitergebracht, wobei neue Beziehungen durch wiederholtes durchgehen der Daten gefunden und wiederum mit den bisherigen Ergebnissen als auch mit dem sensibilisierenden Konzept verglichen werden. Weiterhin werden sukzessive Kategorien festgelegt¹⁰. Weiterhin werden Kernkategorien erarbeitet. Eine Kernkategorie sollte dabei erstens häufig im Datenmaterial auftreten und zweites in Verbindung zu allen anderen Kategorien stehen. Ergebnis eines weiteren Zwischenritts sind Anhang D zu entnehmen. So ergibt sich prozesshaft eine Hierarchie von Kernkategorien, Kategorien und Subkategorien. Beim selektiven Kodieren werden große Teile der Interviews gemäß der entworfenen Kategorien re-kodiert um ein abschließendes Mal Theorie und Daten abzugleichen (vgl. STRÜBING 2008:20). Die drei Kodierschritte sind schwer voneinander zu trennen und finden teilweise auch parallel oder in durchmischten Reihenfolgen statt (vgl. FLICK 2007:387). Daher sind die aufgenommenen Darstellungen im Anhang nur Zwischenschritte, welche nicht eindeutig den Kodierschritten zugeordnet werden können. Wichtig ist allerdings die zu erkennende fortschreitende Abstrahierung bis zu einer Darstellung der Theorie wie in *Abbildung 4*.

¹⁰Wobei sich erste Kategorien bereits beim offenen Kodieren ergeben.

6 Das Konzept der Produktion von Fahrradmobilität

Aus dem gesamten Forschungsprozess ergibt sich letztendlich die gegenstandsbezogene Theorie (Kategorien in Anhang F). Im Zentrum dieser steht die Kernkategorie der Produktionsfelder. Diese ergeben sich aus den Daten als thematisch besonders relevante Kategorien, da sie häufig vorkommen und jeweils alle weiteren Kategorien und Subkategorien miteinander verbinden. Die Kategorien (Räumliche Praxis, Konzepte und Bedeutungen) können daher als Dimensionen der Produktionsfelder angesehen werden. Diese Dimensionen erinnern an die bei den theoretischen Vorüberlegungen erläuterten Konzepte. Tatsächlich sind diese auch von den Aspekten bei CRESSELL (Kapitel 4.1) und den Dimensionen bei LEFEBVRE (Kapitel 4.3) inspiriert, wobei sich aus den Daten und damit für den relevanten Gegenstand eine etwas andere Aufteilungen und Schwerpunktsetzungen ergibt. Im folgenden soll diese erarbeitete gegenstandsbezogene Theorie erläutert werden. Hierbei bietet es sich an zuerst von den drei Dimensionen auszugehen um diese auf Grundlage der erwähnten bekannten Konzepte zu umreißen. Im Anschluss werden dann die hier herausgearbeiteten drei Produktionsfelder von Teilhabe, Ausschluss und Sicherheit dargestellt. Da Produktionsprozesse, sprich interne Zusammenhängen untersucht werden sollen, ist es nicht möglich die einzelnen Subkategorien systematisch zu beschreiben. Ihre Bedeutung wird erst innerhalb der Dimensionen und Produktionsfelder deutlich.

Der Entwurf der Theorie entsteht nach dem Kodierprozessen zunächst aus einer Dekonstruktion, Analyse und Neuordnung der Daten oder der Geschichten der FahrradakteurInnen. Diese Neuordnung wird anhand der Dimensionen erläutert. Darauf folgend werden dann die Geschichten anhand der Produktionsfelder – daher die Kernkategorien in welchen die Verbindungen zusammen fließen und damit ein Produktionsprozess deutlich wird – zum Verständnis, der notwendigerweise subjektiv und normativ gefärbten Theorie, neuerzählt oder rekonstruiert (vgl. REUBER 2005:117ff).

6.1 Die Dimensionen

6.1.1 Die Dimension der Räumlichen Praxis

Die Dimension der *Räumlichen Praxis* umfasst die praktisch-sinnliche Welt. Grundlegend dafür ist die Wahrnehmung in Verbindung mit der *Materialität* der Welt. Angelehnt an die Ausführungen des historisch-geographischen Materialismus ist diese Materialität allerdings nicht an sich zu begreifen sondern immer in ihrer sozialen und praktischen Ausdrucksweise. Materialität ist „nie einfach da, sondern wird erst in ihrer Aneignung in sozialer Praxis relevant und in diesem Prozess bestimmt“ (BELINA:49). So ist die *gebaute Umwelt* nicht an sich relevant, sondern erst sobald diese in der Praxis eine Bedeutung für die FahrradakteurInnen bekommt. Den Fahrradfahrenden kümmert nicht der Asphalt auf dem gefahren wird an sich. Auch die baustoffliche Zusammensetzung des Untergrundes mag nicht zu interessieren. Wenn der materielle Untergrund aber die

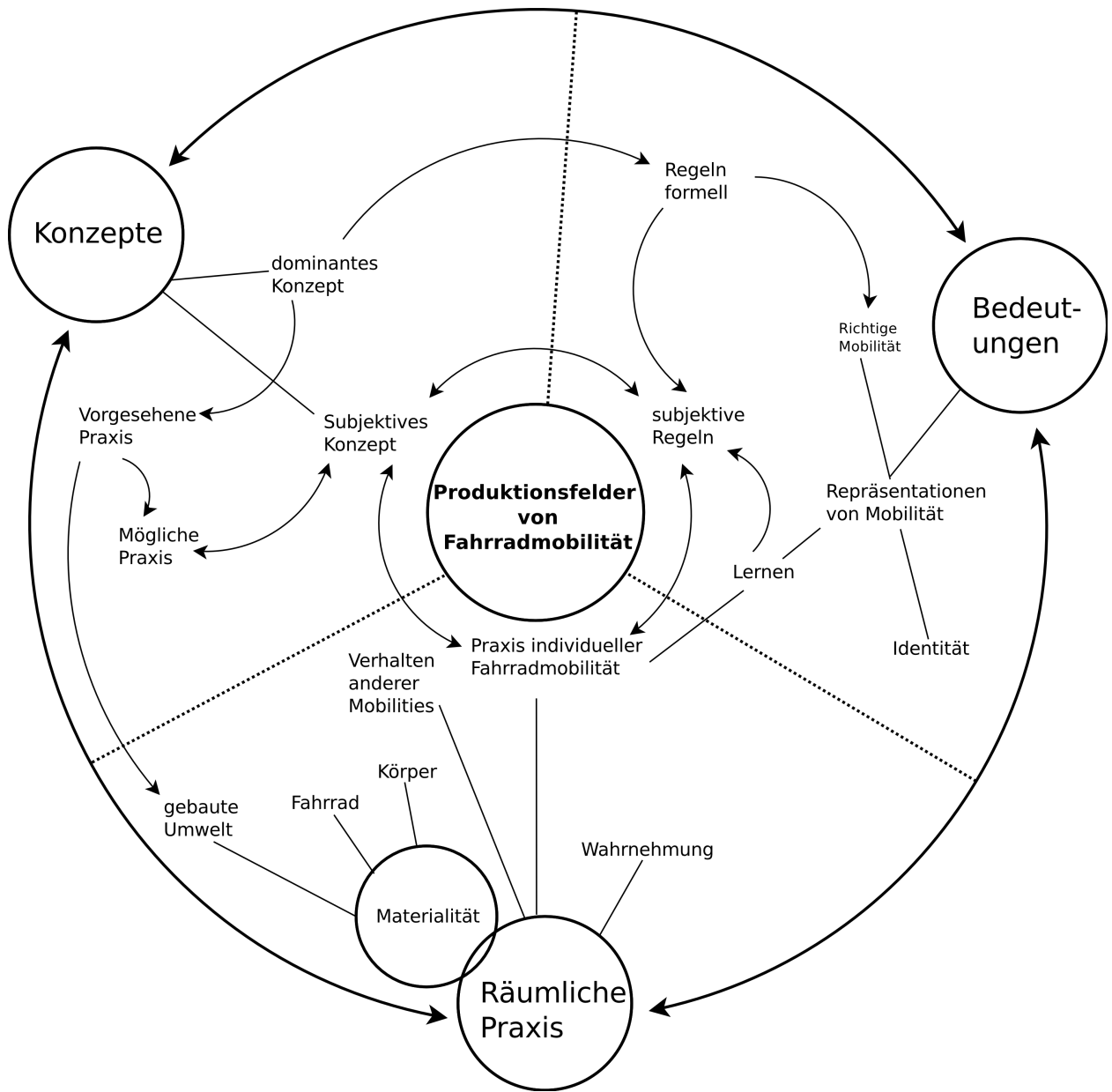


Abbildung 3: Die Produktion von Fahrradmobilität (eigene Darstellung)

Praxis ermöglicht, durch Hindernisse erschwert oder anderweitig eine praktische Relevanz erlangt, kann dieser nicht geleugnet werden. Weitere der Materialität zugeordnete Aspekte sind der *Körper* und das *Fahrrad*. Für beide gilt das gleiche wie für die gebaute Umwelt, wobei sie selbstredend eine große Bedeutung haben denn beides ist grundlegend für die Praxis des Fahrradfahrens. Weder ein Fahrrad fährt von allein, noch ein Fahrradfahrender ohne Fahrrad. Fahrradfahren verlangt immer eine körperliche Ertüchtigung, auch wenn der Umfang variiert. Nicht zuletzt ermöglicht der Körper eine Wahrnehmung. Der Körper ermöglicht die Praxis des Fahrradfahrens, zeigt aber auch an, in Form der Wahrnehmung, dass Fahrradfahren stattfindet. Als etwas banal mag der Aspekt des Fahrrads erscheinen. Als Gerät oder Werkzeug stellt dieses aber erst überhaupt die Möglichkeit her, die untersuchte Praxis zu praktizieren. Die beiden weiteren Aspekte beziehen sich auf das Praktizieren des Fahrradfahrens selbst und seine Auswirkungen für die Räumliche Praxis. So beinhaltet die Praxis individueller Fahrradmobilität Merkmale wie Geschwindigkeit, Rhythmus und den gefahrenen Weg. Eine weitere große Relevanz zeigt sich für das Verhalten anderer *mobilities*, also die Praxis anderer Fahrradfahrender, FußgängerInnen oder Autofahrenden.

6.1.2 Die Dimension der Konzepte

Ein Konzept ist als eine mentale Konstruktion zu verstehen welche auf einem bestimmten Wissen beruht. Wissen ist wie bei LEFEBVRE's Repräsentationen des Raumes der grundlegende Baustein dieser Dimension. Die Dimension der Konzepte ist am ehesten zu verstehen, wenn hier noch einmal die Trennung in eine subjektive und eine gesellschaftliche Ebene gemacht wird. So beschreibt das *dominante Konzept* gesellschaftlich vorgegebene Verfahrensweisen wie räumliche Mobilität funktionieren soll. Räumliche Mobilität in einer Stadt wird planerisch und politisch konzeptionalisiert. Wenn das typische Bild räumlicher Mobilität einer Straße herangezogen wird, kann eine Struktur erkannt werden, welche Mobilität in bestimmte Bahnen lenkt. Von oben betrachtet bewegen sich definierte Mobilitätsformen wie das Auto oder der/die FußgängerIn in konzeptionierten Rhythmen, auf bestimmten Abschnitten in bestimmte Richtungen und folgen so zunächst einer *vorgesehenen Praxis*. Dieses Konzept folgt bestimmten Vorstellungen von Mobilität die sich mit der Zeit etablieren konnten, somit eine Dominanz erlangten und eine Mobilitätsstruktur vorgeben (Vergleiche auch 4.4). Das Beispiel der Straße wurde hier gewählt um noch einmal auf die *gebauete Umwelt* zu verweisen. Wird diese im Kontext eines Konzeptes betrachtet, das heißt im Kontext Menschen gemachter Ideen und Pläne, wird deutlich, dass die gebaute Umwelt nicht nur erst durch die Wahrnehmung und Bedeutung innerhalb einer Praxis relevant wird und damit nicht „einfach ist“, sondern bereits in ihrem physischen Entstehen einem sozialen Prozess unterworfen ist. Zurück zu dem Beispiel der Straße. Die Vogelperspektive aus der die das Konzept noch deutlich und strukturiert aussieht, soll verlassen werden und die Perspektive einer Fahrrad fahrenden Person eingenommen werden. Diese verkehrt auf einem ausgewiesenen Fahrradweg in Fahrtrichtung mit dem Vorsatz ein in bestimmter Entfernung liegendes Ziel zu erreichen welches mit dem Folgen des benannten Fahrradweges zu erreichen ist. Aus der

Vogelperspektive erscheint diese Bewegung kongruent mit dem durch den Fahrradweg materialisierten aber gesellschaftlich entworfenen Konzept. Auf einer Karte auch. Es ist der vorgesehene und objektiv beste und vielleicht auch kürzeste Weg. Aus der Personenperspektive besteht aber auch die Möglichkeit die Straße zu benutzen; oder gar den Fußweg. Vielleicht biegt die Person sogar vor Erreichen des Zieles ab um eine Seitenstraße zu benutzen. Vielleicht hat die Person einen ganz anderen Plan studiert, vielleicht fühlt sie sich durch die Abgase belästigt oder vielleicht liegt einfach ein Besuch auf dem Weg an. Was auch immer dieses vielleicht beeinflussen mag, scheinbar hat die Person etwas anderes im Kopf. Ein anderes Konzept, ein *subjektives Konzept*. Dieses *subjektives Konzept* ist nicht zu verwechseln mit der individuellen Praxis, sondern gemeint ist auch hier ein auf Wissen gestütztes mentales Konzept welches Merkmale wie eine individuelle Optimierung des Weges oder Strategien, wie das Umgehen von individuell unangenehmen Situationen beinhaltet. Aus dem Zusammenwirken der aus dem dominanten Konzept hervorgehenden vorgesehenen Praxis und dem *subjektiven Konzept* ergibt sich nun die *mögliche Praxis*. Diese kann hier vorerst nicht weiter definiert werden, da sie immer kontextuell aus dem benannten Zusammenhang hervorgeht.

6.1.3 Die Dimension der Bedeutungen

Die Dimension der Bedeutungen überlagert gewissermaßen die beiden anderen Dimensionen bringt aber dennoch eigene Merkmale hervor. Bedeutungen sind weder Konzepte welche gedanklich erfasst werden, noch können sie sinnlich wahrgenommen oder praktiziert werden. Und doch finden sich die Aspekte der Dimension der Konzepte und der Dimension der räumlichen Praxis in den Bedeutungen wieder. Es wurde darauf eingegangen wie sich Konzepte in der räumliche Praxis gewissermaßen realisieren. Das *dominante Konzept von Mobilität* findet beispielsweise Ausdruck in der *gebauten Umwelt*. Die Fahrrad fahrende Person folgt in der gebauten Umwelt verschiedenen Konzepten um beispielsweise an ein konkretes Ziel zu gelangen. Die Person mag das Ziel auch erreichen. Die Person mag das Ziel auch ohne Zwischenfälle erreichen. Und trotzdem ist der ganze Vorgang des Fahrens und des Entscheidens überlagert von Bedeutungen. Dies wird deutlich wenn in Betracht gezogen wird, dass der gleiche Weg auch mit der U-Bahn zurückgelegt werden könnte. Das Ziel wird auch erreicht. Ebenso ohne Zwischenfälle. Ohne Weiteres in Betracht zu ziehen, außer eine beliebige Meinung auf gleicher Informationsgrundlage, könnte nun gesagt werden: Aber die Person auf dem Fahrrad hat den Weg bestimmt viel schneller und ohne die Gefahr einzugehen sich in erhöhte Virenkonzentration zu begeben und obendrein noch unter der Gesundheit bestimmt beitragenden körperliche Betätigung erreicht. Genau dies sind Bedeutungen, oder *Repräsentationen von Mobilität* oder in diesem Fall der Fahrradmobilität. Schwierig bei der Dimension der Bedeutungen ist die Lokalisierung der Ebenen, sprich ob diese Bedeutung subjektiv oder gesellschaftlich ist. Für das Verständnis dieser Arbeit ist erneut auf die Ausführungen des historisch-geographischen Materialismus verwiesen. Denn genauso wie menschliche Praxis immer sogleich soziale, daher gesellschaftliche Praxis ist, sind auch subjektive Bedeutungen immer sogleich sozial. Bedeutungen überspringen und durchziehen alle Ebenen

(CRESSWELL 2006:6). Trotzdem ist es für die praktische Relevanz der Bedeutungen notwendig diese bestimmten Ebenen zuzuordnen. So wurde in diesem Konzept aus theoretischen Überlegungen neben den eher subjektiven *Repräsentationen von Mobilität* der Aspekt der *richtigen Mobilität* aufgenommen. Dieser Aspekt ist im Rahmen von Diskursen zu verstehen, was nicht bedeutet, dass eine subjektive Bedeutung nicht relevant ist. Wie gesagt wirken Bedeutungen auf allen für den/die FahrradakteurIn relevanten Ebenen. Diese theoretische Unterteilung wird bei den Aspekten der *formellen* und *subjektiven Regeln* deutlich. So beziehen sich die *formellen Regeln* direkt auf das dominante Konzept von Mobilität. Eine Ausprägung dieser Kategorie sind die Verkehrsregeln. Während *subjektive Regeln* ähnlich wie die mögliche Praxis einen kontextuell verschiedenen Möglichkeitsraum darstellen.

6.2 Produktionsfelder von Fahrradmobilität

Um sich der Erklärung eines gesellschaftlichen Produktionsprozesses von Fahrradmobilität zu nähern, sollen im Folgenden einige Ergebnisse innerhalb der Theorie dargestellt werden. Dem Autor ist bewusst, dass eine Kategorisierung immer konstruiert ist sowie eine Art von Vollständigkeit impliziert. Daher sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich die Einteilung der Produktionsfelder aus der Interpretation der Daten ergibt. In einer weitergehenden Analyse können sicherlich noch weitere Produktionsfelder ausgemacht und differenziert werden. Es soll die analysierte „Geschichte“, die in den Daten erzählt wird, strukturiert und anhand der entworfenen Theorie „wiedererzählt“ werden. Die Produktionsfelder hängen wiederum zusammen und überschneiden sich.

6.2.1 Das Produktionsfeld Teilhabe

Als Erstes stellt sich die Frage wie Fahrradmobilität aus einer *Räumlichen Praxis* überhaupt entsteht. Daher ist mir Teilhabe hier gemeint, wie aus bestimmten Motivationen für das Fahrradfahren und den damit in Verbindung stehenden *Repräsentationen* eine Fahrradmobilität zu umreißen ist. Wenn in dieser Arbeit von *der* Fahrradmobilität die Rede ist, hat dies in erster Linie die Eingrenzung des Forschungsthemas als Grundlage. Aber auch *die Fahrradmobilität* unterliegt einem Entstehungsprozess aus Zusammenhängen von Räumlicher Praxis, Konzepten und Bedeutungen. Die Motivationen sind hierbei Teil der *Repräsentationen des Fahrradfahrens*. Der/die FahrradakteurIn schreibt der räumlichen Mobilität Bedeutungen zu welche in der Räumlichen Praxis umgesetzt werden.

„[...] im Alltag geht es mir darum [mit dem Fahrrad] von A nach B zu kommen.“ (Interview)

Die grundlegendste Bedeutung ist dabei, das Fahrradfahren als Praxis zu benutzen um einen Ortswechsel zu ermöglichen. Damit ist auch das Definitionsmerkmal für die hier untersuchte

Fahrradmobilität gelegt, nämlich die Benutzung von *Körper, Fahrrad* und *gebauter Umwelt* zu einem bestimmten Zweck: der realisierten Praxis um sich im städtischen Raum von A nach B zu bewegen. Dieses Definitionsmerkmal ist banal, jedoch wichtig um die Heterogenität des Fahrradfahrens anzuerkennen und einzugrenzen. In Forschung und Literatur bestehen zahlreiche Definitionen des Fahrradfahrens (vgl. HORTON et al 2007:1). Es werden Kategorisierungen mit solchem grundlegenden Definitions- oder Motivationsmerkmalen als „utility and commuter cycling“ (ebd) beschrieben. So lassen sich in den Daten klare Kategorisierung von verschiedenen Modi (Auto, Fuß, Fahrrad) ausmachen, wodurch „das Fahrradfahren“ und „die anderen“ produziert werden.

Zurück beim *mobility*-Konzept beinhaltet räumliche Mobilität immer eine physisch wahrnehmbare und messbare Bewegung im Raum. Die grundlegende Aussage ist jedoch, dass sich in der praktischen Realisierung dieser Bewegung immer auch mehr ausdrückt. In oben genanntem Zitat wird eine persönliche Bedeutungsbeimessung deutlich, was für die Person im Alltag relevant ist. Daher ist diese Motivation für das Fahrradfahren eine *Repräsentation des Fahrradfahrens*. Es lassen sich zahlreiche weitere Bedeutungen ausmachen welche für den Produktionsprozess von Fahrradmobilität von Bedeutung sind. Grob einteilen lassen sich diese in solche welche eine Fahrradmobilität gewissermaßen von innen heraus entstehen lassen (wie die angesprochene Motivation für das Fahrradfahren) sowie in *Repräsentationen anderer mobilities*. Zu ersteren gehören Verbindungen mit dem Fahrradfahren als schnelles Fortbewegungsmittel oder als Akt der Entspannung. Die Relevanz dieser Bedeutungen für die Räumliche Praxis wird im folgenden Zitat deutlich:

„Also die Wahl der Strecke wird nicht nur durch die Länge beeinflusst sondern auch dadurch wie angenehm es ist die zu fahren. Und auch welche Erledigungen ich noch unterwegs machen muss; [...] Kennen gelernt hab ich Strecken glaube ich tatsächlich dadurch, dass ich mir bei bbbike angeguckt habe welche Strecke als die Kürzeste vorgeschlagen wird. Ganz am Anfang als ich noch neu in Berlin war, bin ich auch richtig viel einfach kreuz und quer drauf los gefahren [...] war mir auch egal wie lang oder wie kurz das ist; das mach ich jetzt auch noch manchmal, dass ich mir denke 'ich fahre jetzt einfach mal eine andere Strecke nur weil ich Lust drauf hab'. Manchmal verfare ich mich dann, aber das ist auch egal. Ich finde das auch nett mit dem Fahrrad neue Ecken von der Stadt kennen zu lernen. [...] so ein bisschen mach ich das auch davon abhängig was mich geradgerade interessiert.“ (Interview)

Im Zitat werden einige Aspekte aller Dimensionen deutlich welche den Entstehungsprozess der konkreten Route einer individuellen Fahrradmobilität beeinflussen. Zum einen werden *subjektive Empfindungen* genannt, welche wiederum mit anderen Aspekten wie *Körper* oder *gebauter Umwelt* zusammenhängen. Näheres wird insbesondere im Produktionsfeld Sicherheit deutlich. Ein weiterer Aspekt ist die eingangs erwähnte Notwendigkeit, das Bedürfnis nach einer räumliche Mobilität um in diesem Fall bestimmte Erledigungen zu realisieren. Interessant ist nun, was

diese Realisierung noch beeinflusst. Es wurde auf das *dominante Konzept von Mobilität* eingegangen welches eine Richtige Mobilität einerseits bezüglich der Form (Auto, Fahrrad) und des damit verbundenen Erlaubten und Verbotenen (Vergleiche hierfür die Produktionsfelder Ausschluss und Sicherheit) andererseits aber eben auch einer konkreten Route beeinflusst. Hierfür sei auf ein weiteres Merkmal dieses dominanten Konzeptes verwiesen, dem des rationalen Konzeptes. Räumliche Mobilität verweist im Zusammenhang mit diesem Merkmal auf die rationale Wahl des besten und schnellsten Weges. Zur Produktion der konkreten Route tragen auch Werkzeuge und Hilfsmittel bei, welche diesem rationalen Konzept von Mobilität Rechnung tragen und in diesem Zusammenhang mit einem daraus entstehenden *subjektiven Konzept* Auswirkungen auf die Räumliche Praxis haben. *Subjektive Konzepte* sind somit als eine Art mentaler Raum zu verstehen, welcher sich aus *dominanten Konzepten* und *angeeignetem Wissen* zusammensetzt. Eine Auswirkungen fällt aber auch den genannten Werkzeugen oder Repräsentationen in Form von Karten zu.

„Also erst ein mal hab ich Kommunikationsschwierigkeiten mit Leuten [die nicht Fahrrad fahren] [...] wenn ich frage, „ja wo ist das“ und dann sagen die „ja die S1“ und dann sag ich, „ja aber die S1 ist doch kein Ort“ [...] oder die sagen so was wie „Schönhauser Allee“ - und die Schönhauser Allee ist einfach unglaublich lang [...]“ (Interview)

Solche Konzepte sind nicht nur konzeptionalisiert, sondern werden durch die Praxis selbst und damit verbundenen Lernvorgängen geprägt. So wird in vorangegangenem Zitat deutlich wie bestimmte *mobilities* ihre eigenen Konzepte reproduzieren und mithin wiederum *Repräsentationen von mobilities* Der/die FahrradakteurIn schreibt Personen, die nicht Fahrrad fahren ein anderes Verständnis von Raum, ein anderes subjektives Konzept zu.

Es wird aber auch deutlich, dass das subjektive Konzept in diesem Fall noch anderen Bedeutungen unterliegt wie der Motivation die Stadt kennen zu lernen. Hier wird die Relativität von Raum und Zeit deutlich und wie verschiedene Begriffe dieser sich auf die Praxis auswirken:

„mobility as a social product, does not exist in an abstract world of absolute time and space, but is a meaningful world of social space and social time’. Accordingly, different forms of movement and mobility produce particular temporal experiences as they orient the subject differently in relation to the space of time.“ (SPINNEY 210:120)

Neben den Repräsentationen des Fahrradfahrens kann als zweites eine Merkmalskategorie von *Repräsentationen anderer mobilities* festgestellt werden.

„Die Alternative für mich wäre Bahnfahren und das finde ich anstrengender sowohl tatsächlich körperlich als auch psychisch“ (Interview)

Die *Repräsentationen anderer mobilities* sind gewissermaßen auch Motivationen beziehen sich aber nicht auf Bedeutungen des Fahrradfahrens selbst sondern auf andere Mobilitätsmodi. Neben der Bedeutung der eigenen „Fahrradmobilität“ sind auch Repräsentationen der Automobilität, Bahnmobilität und Fußgelmobilität von Bedeutung. Hierbei ist es wiederum wichtig, dass

diese Bedeutungen zwar in der subjektiven Praxis ihre Relevanz erlangen wie oben erwähnt aber nicht alleine subjektiv produziert sondern immer auch zutiefst gesellschaftlich sind. Damit stehen diese Bedeutungen einerseits mit Repräsentationen der *Richtigen Mobilität* und damit auch mit einem *dominanten Konzept* von Mobilität in Verbindung. Denn im Falle dieser angesprochenen Mobilitätsmodi handelt es sich gleichzeitig um Konzepte welche in Forschung (und damit wie hier produzierten Konzepten), politischer und planerischer Praxis entworfen und reproduziert werden. Aber unabhängig davon auf welcher Ebene diese Konzepte und Bedeutungen produziert sind, erlangen sie eine praktische Relevanz für die FahrradakteurInnen:

„Da sind voll oft andere Fahrradfahrende die genauso fahren wie ich und das finde ich irgendwie angenehm; weil ich hab dann schon so ein bisschen so ein Verbundenheitsgefühl [...]. Ein bisschen denk ich 'wie cool, dass so viele Leute Fahrrad fahren, weil vielleicht wir dann auch endlich was gemacht, dass die Straßenverhältnisse für Fahrräder besser sind'. [...]" (Interview)

Das Zitat gibt Aufschluss über drei Prozesse die grundlegend für das Verständnis der weiteren Ausführungen sind. Im ersten Teil des Zitates wird von einem Verbundenheitsgefühl gesprochen, ein Verbundenheitsgefühl zu der Fahrradmobilität wie sie bis hierher definiert wurde. Ein wichtiger Punkt in dem hier beschriebenen Produktionsprozess ist der Aspekt der Identität. Die hier zitierte Person äußert eine Identifizierung mit der Praxis anderer Akteure innerhalb der Fahrradmobilität. Bestimmte Identifikationsmomente tragen also auch zu einerseits einer Definition von Fahrradmobilität bei und andererseits zu der Abgrenzung zu anderen Mobilitätsmodi. Eine weitere wichtige Interpretation ist aber diejenige, dass der Akteur sich nur zu einer Verbundenheit zu dem „Fahrradfahren an sich“ äußert, sondern auch zu bestimmten Ausprägungen der Praxis. Zweitens wird also auch hier deutlich, dass die Fahrradmobilität eine Repräsentation ist und sich in der Praxis deutlich heterogener darstellt. Aus diesem Grund ist in dem Konzept auch nicht von den Repräsentationen verschiedener Mobilitätsmodi die Rede sondern verschiedener *mobilities*. Wobei die Repräsentationen der verschiedenen Modi (d.h Fahrradmobilität, Automobilität etc.) sich anhand bestimmter Aspekte der *mobilities* ergeben. Auf die Notwendigkeit *mobility* immer als Mehrzahl zu denken wurde oben eingegangen. Für die Produktionsprozesse innerhalb der Produktionsfelder sind immer eine große Anzahl von *mobilities* zu beachten, wobei sich eine weitere Kategorisierung auch wieder aus der Relevanz für die *Praxis individueller Fahrradmobilität* ergibt. Wenn es zum Beispiel um Prozesse der Identifizierung im Zusammenhang mit bestimmten Merkmalen der *Repräsentationen des Fahrradfahrens* geht (wie zum Beispiel Umweltfreundlichkeit), lassen sich *mobilities* weiter abstrahieren in verschiedene Modi und bekommen so Relevanz für die Praxis. Wenn es um bestimmte Konflikte geht, brechen solche kategorisierte Repräsentationen unter Umständen wieder auseinander und es wird die Handlungsweise einer bestimmten *mobility* relevant. Es gilt also um dies mit PIERRE BOURDIEUS (1984) Worten zusammen zu fassen:

„[...] it would be naive to suppose that all practitioners of the same sport (or any other

practice) confer the same meaning on their practice or even, strictly speaking, that they are practising the same practice.“ (ebd.:209)

Straßen sind daher nicht nur Verkehrsraum sondern auch ein Medium indem sich Identitäten formen: „transport identities are fundamentally rooted in the types of interactions and negotiated practices that happen in street space and the different ways that differently mobile citizens are treated there“ (ALDRED 2013:267). Allerdings ist zu beachten, dass die Produktion solcher Identitäten auch immer mit anderen Identifikations- oder Stigmatisierungsprozessen zusammen hängt (ebd.). So werden häufig Touristen erwähnt, die in der Praxis eine bestimmte *mobility* darstellen, wobei aber sicherlich noch andere Prozesse beitragen:

„[...] ich fahr dann auf dem Fußgängerweg [...]. Man begegnet da meisten Touristen und da hab ich dann auch kein Problem mit, um Touristen rum zu kurven, weil ich denen auch nicht das recht eingestehen würde mich anzumeckern“ (Interview)

Eine dritte Aussage des vorletzten Zitates verweist direkt auf das Produktionsfeld von Ausschluss: Es wird auf eine Benachteiligung, einen Ausschluss der eigenen und hier auch abstrahierten Fahrradmobilität hingedeutet.

6.2.2 Das Produktionsfeld Ausschluss

Anhand des Produktionsfeldes Teilhabe wurde erläutert welche Faktoren eine Produktion von Fahrradmobilität beeinflussen und einer solchen eine Bedeutung für die FahrradakteurInnen und die *Praxis individueller Fahrradmobilität* geben. Im Folgenden wird auf das Produktionsfeld Ausschluss eingegangen und damit auf einen Prozess welcher für die Praxis eine ebenso große Bedeutung hat. Hierbei geht es zunächst insbesondere um das *dominante Konzept von Mobilität* und die Repräsentationen *richtiger Mobilität*. FahrradfahrerInnen fallen definitorisch aus dem Schema von VerkehrsteilnehmerInnen. KOGLIN (2011) argumentiert damit, dass „die Sicht auf FahrradfahrerInnen oft sehr eindimensional ist, d.h., dass Fahrradfahren oft eher als eine Art Entspannung und nicht als Transportmodus gesehen wird. Daher werden die Bedürfnisse von FahrradfahrerInnen im Transportsystem weiterhin vernachlässigt“ (ebd.:225¹¹). Die praktische Relevanz ist folgendem Zitat zu entnehmen.

„[Ich habe] das Gefühl ich gehöre nirgends so richtig dazu [...] die Autos haben die Straße für sich [...] und dann gibt es noch die Fußgänger die den Fußweg haben. Die Fahrräder sind irgendwie immer ein bisschen dazwischen [...]. Auf der Straße werde ich an gehupt [...] auf dem Radweg stehen die Fußgänger rum oder Leute die aus dem Bus aussteigen“ (Interview)

¹¹Eigene Übersetzung. Originalwortlaut: „The view of cyclists is often very one-dimensional, which means that people often see cycling as a sort of recreation not transport. Therefore, the needs of cyclists have been and are still neglected in the transport system“

Eine Interpretation lässt Schlüsse zu Aspekten aller drei Dimensionen zu. Einerseits entsteht in der Wahrnehmung der *Verhalten anderer Mobilities* das Gefühl, dass die eigenen Bedürfnisse nicht wahrgenommen werden. Das *dominante Konzept von Mobilität* hat in diesem Fall die Praxis des/der Fahrradfahrenden nicht vorgesehen. Der Ausdruck in der *gebauten Umwelt* geht aus dem Zitat hervor. Scheinbar wird eine solche Aussage aber auch durch bestimmte Repräsentationen des Fahrradfahrens beflügelt. KHAYESI et al. (2010) machen darauf aufmerksam, wie sich auch ein politischer Diskurs über Mobilität auf die Definition von *richtiger Mobilität* auswirkt und anderen *mobilities* untergeordnete Rollen zugewiesen werden in dem diese nicht als Transport angesehen werden (ebd.:214).

Aber auch wenn die bereitgestellten Möglichkeiten für FahrradfahrerInnen explizit erwähnt werden, erfolgt dies unter Einschränkungen oft mit Bezug auf das *Verhalten anderer mobilities*:

*„[...] ich finde es trotzdem an vielen Stellen, wie eben am Anfang der [...] anstrengend und fände es wichtig dass dort ausgezeichnete Fahrradwege sind, wo auch Sicherheit gewährt ist vor Autofahrern. Das wäre für mich als Fahrradfahrer super angenehm“
(Interview)*

Fahrradmobilität wird dementsprechend als ausgeschlossen wahrgenommen. Dies ist einerseits durch die Wirkmächtigkeit einer *richtigen Mobilität*, andererseits durch das damit in Verbindung stehende *dominante Konzept von Mobilität* zu erklären. Eine solche Zwischenposition der Fahrradmobilität wird auch in der aktuellen Verkehrsordnung und damit gewissermaßen einer Repräsentation des dominanten Konzeptes deutlich:

„Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten. An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.“ (StVO § 37 Abs. 2 Nr. 6)

Fahrradmobilität als Inhaberin einer solchen Zwischenposition hat mehrere praktische Realisierungen zur Folge. Einerseits erfolgt ein Ausschluss innerhalb der städtischen Mobilität, worauf noch detaillierter zu sprechen kommen wird. Andererseits resultiert daraus die Produktion eines der Fahrradmobilität zu eigenen Möglichkeitsraumes innerhalb einer *möglichen Praxis*. So wird häufig zwar vom Gefühl des Ausschlusses berichtet aber auch davon zum Beispiel innerhalb der *gebauten Umwelt* vorgesehene und eher anderen *mobilities* zugeschriebene Möglichkeiten zu nutzen. Diese Zwischenposition der Fahrradmobilität ist somit janusköpfig, da sie auf Ausschlussmechanismen hinweist andererseits, dennoch aber auch eine vom dominanten Konzept alternierende Praxis legitimiert.

„Mal fahr ich Radweg, mal fahr ich Straße. Der Radweg ist halt voll scheiße, der ist so gepflastert und es kommen schon die Wurzeln so raus [...] und der ist viel zu schmal um

Leute zu überholen ohne, dass man auf den Fußweg fährt. Die Straße ist aber auch nicht so richtig geil, weil die Autos [...] also auf der [Straße] passiert es halt auch richtig oft, dass die Autos hupen, so nach dem Motto 'ey, du fährst hier unberechtigter Weise auf der Straße es gibt doch nen Radweg'. Aber der Radweg ist so scheiße.“ (Interview)

Wenn hier von einer unberechtigten Praktik die Rede ist, wird auch der Zusammenhang zwischen *dominantem Konzept* und seinen Auswirkungen auf die *Repräsentationen von Mobilität* und in diesem Fall die *richtige Mobilität* deutlich.

Wenn CRESSWELL (2010) fragt: „in what rhythm does a person move?“ [ebd.:23], kann in diesem Kontext gefragt werden, inwieweit praktizierte Pattern Fahrradpraktiken prägen und in diesem Sinne auch auf einen Ausschluss hinweisen. Es kann beobachtet werden, dass sich FahrradfahrerInnen bekannte Routen in Abschnitte einteilen, in subjektiv konzeptionierte Rhythmen. Innerhalb einer Route werden so Schnitte konstruiert, welche sich auf bestimmte Praktiken und persönliche Empfindungen auswirken:

„[hier wird die] Straße] [...] einfach breiter und ich habe das Gefühl da kann ich auch wieder ein bisschen befreiter fahren, also mich mehr auf das Fahren konzentrieren und nicht so viel um mich rum gucken“ (Interview)

Das Zitat verweist auf das Zusammenspiel von mindestens drei Aspekten: Erstens sei hier noch einmal auf die oben erwähnte Relevanz der *gebauten Umwelt* für die Praxis verwiesen. Zweitens ist für die hier *praktizierte individuelle Fahrradmobilität* der Zusammenhang der *gebauten Umwelt* und der darin veränderten Bedeutung des Verhaltens anderer *mobilities* relevant.

„Und dann hab ich mich so drei oder vier mal getraut hier [direkt die Linksabbiegerspur auf der Straße zu benutzen]. Aber das mache ich nicht so oft, denn irgendwie fühle ich mich damit nicht sicher deswegen fahr ich eigentlich immer hier drüber [über die Kreuzung], warte dann hier an der Fußgängerampel und fahr dann über die Fußgängerampel [also an der Kreuzung links] und fahr dann ab hier auf der Straße – da gibt es ja auch gar keinen Radweg, und fahr dann hier weiter am Tempelhofer Ufer“ (Interview)

Drittens wird deutlich, dass die Wahrnehmung der Umwelt und mithin das Zusammenspiel der Sinne entscheidend für die Praxis und Wahrnehmung bestimmter Abschnitte ist. Wie es auch in den vielen Aussagen der Befragten zum tragen kommt, sind bei der Wahrnehmung der Umwelt – selbstredend in deutlich unterschiedlichen Konstellationen – alle Sinne beteiligt; oder wie MASEY (2002) es im Allgemeinen für die Raumwahrnehmung ausdrückt: „spatialities are constructed as well by sound, touch and smell – by senses other than vision alone“ (ebd.:463). Dementsprechend können die Sinne mehr anderen Vorgängen gewidmet werden, wenn diese z.B nicht durch einen schwer zu befahrenden Untergrund abgelenkt sind bei dem der Blick ständig auf die Fahrbahn gerichtet sein muss (ALDRED 2012:17) oder wie in diesem Fall wahrgenommen, dem Verhalten anderer gewidmet sein müssen.

Rhythmen von FahrradfahrerInnen sind auf der einen Seite wohl individuell produziert, auf der anderen Seite aber auch von anderen Faktoren beeinflusst. Ein in der Literatur, der Beobachtung und den Interviews markantes und häufiges Thema ist das der Ampel. Als Bestandteil eines Kontrollsystems für den Verkehr ist das Ampelsystem Teil einer Produktion aus vielen Aspekten wie z.B.: *formeller Regeln* und Vorschriften oder des *dominanten Konzeptes von Mobilität* welches eine bestimmte Art und Weise der *räumliche Praxis* vorsieht. Gleichsam ist das Ampelsystem als infrastrukturelle Manifestation für alle AkteurInnen äußerst präsent und beeinflusst dadurch die *Räumliche Praxis*. Nicht zuletzt soll das Zusammenspiel der Fahrradakteure mit dem *Verhalten anderer Mobilitäten* geregelt werden. Auffällig ist ein starkes Bewusstsein und ein sehr präsentenes Wissen innerhalb des *subjektiven Konzeptes* für Situationen in denen Ampelschaltungen auf der Strecke eine Rolle spielen und der individuelle Rhythmus angepasst werden muss:

„die Ampeln nerven mich manchmal, weil die scheiße geschaltet sind [...]. [Diese] Kreuzung [...] ist stressig zu überqueren, weil die Strecke ziemlich lang [...] [ist und die] Ampel schon fast orange wird [...] dann schafft man es meistens gar nicht [...] und diese Ampel ist irgendwie meistens Rot wenn ich da ankomme“ (Interview)

Auch SPINNEY (2010) macht auf die Auswirkungen der Zusammenhänge zwischen *dominantem Konzept*, *formellen Regeln* und *subjektivem Konzept* auf den Rhythmus der individuellen Fahrradpraxis aufmerksam. In der Praxis werden dadurch eigene Wege gesucht und eine andere mögliche Praxis ausgelotet. Hierbei fallen zwei verschiedene Seiten der möglichen Praxis auf. Einerseits eher eine eigene Anpassung an die vorgesehene Praxis andererseits eine Manipulation derselbigen. Um bei dem Merkmal des Rhythmus und dem Beispiel der Ampel zu bleiben, so ist dieses ein Beispiel der Anpassung welches auch die Relevanz von *Körperlichkeit* und Fahrrad beim Fahrradfahren verdeutlicht:

„[Ich habe] eine Ampel egal wie ich gestrampelt habe nicht geschafft. Dann dachte ich mir: 'Ich brauch eine Gangschaltung' [...]. Ich wusste halt immer: 'wenn ich ein bisschen schneller fahre, dann krieg ich die bei Grün' [...] hab es [aber] einfach nie geschafft. Und jetzt [mit neuem Fahrrad] krieg ich die immer bei Grün“ (Interview)

Der eigene Rhythmus im Zusammenspiel mit äußeren Gegebenheiten, insbesondere beeinflusst durch die *vorgesehene Praxis*, scheint oft sehr bewusst zu sein. In angeführtem Zitat wird der eigene Rhythmus durch die Kenntnisse der eigenen *Körperlichkeit* und deren Grenzen, sowie den Erwerb eines neuen *Fahrrads* angepasst. Dennoch liegt offensichtlich ein Widerspruch zwischen der *vorgesehenen Praxis* und der *Praxis individueller Fahrradmobilität* vor. Auf diese Beobachtungen der Relativität raum-zeitlicher Konzepte weisen auch VertreterInnen der mobility-Debatte wie CRESSWELL (2010) hin¹² „exterior rhythm of rationalized time and space come in contradiction with lived and embodied rhythm“ (ebd.:24). Desweiteren ist hier auch die Linie von LEFEBVRE

¹²Weiterhin: CRANG (2001); WATTS & URRY (2008)

aufgegriffen, nach welchem die von WissenschaftlerInnen und PlanerInnen entworfenen Konzepte erheblich von den *subjektiven Konzepten* differieren, die die BewohnerInnen in ihren Köpfen haben und integrativer Bestandteil ihrer Praxis ist. In den oben erwähnten Zitaten fällt auf, dass externe Rhythmen, repräsentiert durch Regeln für den Verkehr und manifestiert in einem Ampelsystem, angenommen und der eigene Rhythmus, das eigene Verhalten angepasst werden. Die *vorgesehene Praxis* wird gewissermaßen reproduziert. Einen anderen Ausdruck des Widerspruchs finden nun aber *mobilities* welche sich nicht anpassen beziehungsweise bei denen sich die Widersprüche zwischen den gesellschaftlich-dominanten Konzepten von Mobilität und der eigenen Praxis und damit den eigenen *subjektiven Konzepten* nicht auflösen. Um noch einmal zu LEFEBVRE (1991) zurück zu kommen und damit einen wesentlichen Unterschied zu der Theorie der Produktion des Raumes kenntlich zu machen: Ein zentraler Punkt in LEFEBVRES Theorie ist die Annahme, dass die Repräsentationen des Raumes zu einer Dominanz im gesellschaftlichen Produktionsprozess tendieren (ebd.:39). Eine solche Dominanz ist auch hier durch den Aspekt des *dominanten Konzeptes* von Mobilität gegeben. Allerdings ist hierbei bewusst der Aspekt der *möglichen Praxis* benannt, welche sich aus dem Zusammenwirken der aus dem *dominantem Konzept* hervorgehenden *vorgesehenen Praxis* einerseits und aus den Bedingungen zwischen *subjektivem Konzept* und der *Praxis individueller Fahrradmobilität* andererseits ergibt. Damit ist in diesem Konzept ein Standpunkt integriert, der LEFEBVRE häufig und nicht nur in dieser Arbeit entgegengesetzt wird: „the urban space could be manipulated, transformed, and (re)produced in the 'hands' of the inhabitants, after being produced and provided by the urban professionals“ (ALTAY 2007:77). Ob Praktiken nun im Sinne dieses Zitates Einfluss auf die Produktionen der 'urban professionals' haben, also in diesem Sinne eine Transformation zur Folge haben, sei dahin gestellt. Aber zumindest lassen sich 'unangepasste Praktiken' ausmachen welche den geplanten urbanen Raum mit seinen Regeln 'manipulieren':

„[diese] Ampel da fahre ich irgendwie fast immer über Rot [...] es gibt für mich Kreuzungen bei denen weiß ich da kommt recht wenig Verkehr, d.h ich fahr auf die Ampel [...] ich mach nur geringfügig langsamer, komm auf die Ampel zu schau als erstes hinter und vor mich ob ich ein Polizeiauto sehe. Wenn ich keins sehe schau ich nach links und rechts ob die Kreuzung frei ist und fahr dann einfach drüber“ (Interview)

Die Repräsentationen der *richtigen Mobilität* haben eine ähnliche Wirkmacht wie bei den vorherigen Beispielen: die formellen Regeln, Regelhüter und die Gefahren sind bewusst. Die Handlungsweise allerdings ist grundlegend verschieden. Hier können die verschiedensten Aspekte zusammen hängen. In erster Linie besteht aber immer ein auf Wissen begründetes *subjektives Konzept* mit Merkmalen wie ein Bewusstsein eigener körperlicher Konditionen, ein Wissen über den Weg und bestimmte Regeln die in diesem Fall einer subjektiven Interpretation unterliegen und den Aspekt der subjektiven Regeln hervorbringen. Grundsätzlich unterscheidet sich das eigene Konzept jedoch von dem vorgesehen. Dies kann aus praktischen und zeitlichen Gründen geschehen, aber auch aus Gründen subjektiver Sicherheit.

6.2.3 Das Produktionsfeld Sicherheit

Wie bisher bereits deutlich wurde, spielen das *Verhalten anderer Mobilites* sowie damit zusammenhängende Repräsentationen eine große Rolle bezüglich der Praxis des Fahrradfahrens. Nicht erstaunlich ist es daher, dass auch das Thema Sicherheit beziehungsweise Unsicherheit eine zentrale Thematik darstellen. Im Übrigen fällt außerdem auf, dass sich ein Großteil der Studien im Kontext von Fahrradmobilität sich diesem Thema widmen (vgl. HEINEN 2010). In diesem Zusammenhang sei noch einmal auf den Einfluss von vorhandenem (gesellschaftlichem) Wissen auf die Produktion von *mobilities* hingewiesen. In diesem Sinne beinhaltet das *dominante Konzept von Mobilität* z.B. nicht nur Merkmale wie *autogerechte Stadt* sondern auch dominante Konzepte von Sicherheit bei denen in Forschungen meist nur wenige Faktoren miteinbezogen werden (ebd.:82).

Mit dem letzten Argument sei auf eine erste auffällige Problematik aufmerksam gemacht die der oben beschriebenen Differenz von subjektiven und gesellschaftlichen Konzepten von Mobilität ähnelt: Studien haben ergeben, dass Fahrradfahren objektiv häufig als gefährlicher als Autofahren und Fußgehen angesehen wird (vgl. ebd:74). Zahlen die diese oder die Gegenthese beweisen wollen, sollten mit Vorsicht gelesen werden, da diese kontextabhängig sind und Faktoren wie Risiko- und Sicherheitsempfinden stark von jenen Kontexten abhängen. Interessant ist allerdings die Tatsache, dass in der gleichen Studie die beteiligten FahrradfahrerInnen die Sicherheit beim Fahrradfahren am höchsten einschätzten (im Vergleich zu Teilnehmenden ohne Erfahrung im Fahrradfahren): „Not only the real value, but also the perceived value of cost, time and effort is important [...]. Safety is a good example in this respect. Cyclists give cycling a higher safety value than non cyclists“ (ebd:75). Es wurde bereits auf dominante und subjektive Konzepte eingegangen, die verschiedene Rhythmen hervorbringen und sich in der Praxis damit widersprechen. Sicherheit ähnelt in diesem Fall den Produktionsprozessen von Rhythmus. In den Interviews wurden zahlreiche Praktiken angesprochen welche sich auf Sicherheitsmaßnahmen während der Fahrt beziehen und ein subjektives Sicherheitskonzept scheinbar beeinflussen können. Auf der anderen Seite wurde auch das Gefühl geäußert, dass andere VerkehrsteilnehmerInnen die eigene Fahrradpraxis als risikoreicher einschätzen:

„Vorbehalte hab ich im Winter manchmal erlebt, dass Leute gesagt haben „das ist doch gefährlich“ - wo ja auch etwas dran ist, aber ich glaub ich fahre ziemlich umsichtig, mir ist auch noch nie ein schlimmer Unfall passiert.“ (Interview)

Scheinbar unterscheiden sich in ähnlicher Weise auch die gesellschaftlichen Repräsentationen des Fahrradfahrens (Fahrradfahren als gefährlich) von den subjektiven der AkteurIn („ich fühle mich sicher“). Für die Produktion von Fahrradmobilität heißt dies in erster Linie, dass es verschiedene Repräsentationen gibt, welche in ihrer Produktion mit verschiedenen Aspekten zusammenhängen. Subjektive Repräsentationen des Fahrradfahrens werden vor allem durch Lernprozesse und daraus entstehende subjektive Konzepte und Regeln beeinflusst.

„[Ich] versuch mich immer als Fahrer im Verkehr, als jemand mit einem bestimmten oder aggressiven Fahrverhalten zu positionieren, weil ich das Gefühl hab, dass man dann sicherer fährt [...] [zum Beispiel] sobald das orangene Licht [an der Ampel] leuchtet schon los zu preschen, um zu zeigen: 'hey, ich bin auch schnell und ihr müsst auf mich aufpassen', [...]. Sobald die Fußgängerampel grün ist fahr ich eigentlich los“ (Interview)

Eine solche Praxis wird hier explizit mit einem *subjektiven Sicherheitskonzept* in Verbindung gebracht, um dem hier scheinbar als gefährlich angesehenen Verhalten anderer *mobilities* aus dem Weg zu gehen und nicht in einen Konflikt beziehungsweise einen Unfall zu geraten. Der/die AkteurIn selbst betrachtet die eigene Fahrpraxis als sicher und ist sich bewusst im Rahmen seinen subjektiven Sicherheitsempfindens formelle Regeln für sich zu interpretieren (*subjektive Regeln*) und letztendlich zu umgehen. Dieser Umgang mit *formellen Regeln* hat aber wiederum nicht nur Einfluss auf die *Praxis individueller Fahrradmobilität* sondern auch auf die Repräsentationen des Fahrradfahrens.

„Ich erinnere mich an ein Gespräch mit Freunden die zu Besuch waren, die in Berlin rum gewandert und spaziert sind und die sich darüber aufgeregt haben, dass die Fahrradfahrer sehr aggressiv fahren [...] gegenüber Fußgängern wiederum. Da war dann auch der Blick der Fußgänger, dass die zu schnell fahren, dass die über rote Ampeln fahren [...].“ (Interview)

Es wurde zuvor auf das Thema der Identität eingegangen. In diesem Kontext lassen sich bei der Fahrradmobilität auch Prozesse der Stigmatisierung ausmachen (vgl. CRISTMAS 2010). Stigmatisierungsprozesse von *den* Fahrradfahrenden als zum Beispiel VerkehrsteilnehmerInnen mit schlechtem Verhalten verweisen aber nicht nur auf Repräsentationen des Fahrradfahrens, sondern wiederum auch auf das dominante Konzept und die damit zusammenhängende vorgesehene Praxis. Im Zusammenhang der Unterstützung und Förderung des Radverkehrs im Verkehrssicherheitsreport (DEKRA Automobil GmbH 2011) äußert sich der Bundesminister für Verkehr Peter Ramsauer im Grußwort wie folgt:

„Unverkennbar gibt es eine deutlich wahrnehmbare Gruppe von Radfahrern, die nicht der Meinung sind, dass rote Ampeln, Vorfahrtregelungen und sogar Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortschaften auch für sie gelten. [...] In der Presse liest man davon unter dem Begriff 'Kampfradler.'“ (Interview)

Es entstehen Strategien innerhalb des *subjektiven Konzeptes* welche wie oben beschrieben mit verschiedenen Repräsentationen in Verbindung stehen. Es ist aber interessant zudem mit einzubeziehen, dass aus AkteurInnensicht im Kontext von Sicherheit subjektive Regeln und Konzepte entstehen welche letztlich die Praxis mit produzieren und die *vorgesehene Praxis* manipulieren. Hierbei werden gleichzeitig Repräsentationen bestätigt und reproduziert, im Produktionsfeld von Sicherheit aber gewissermaßen auch widerlegt.

„meine Strategie ist dann immer schon los zu fahren bevor die Ampel Grün wird, weil ich dann weiß, dass ich auf keinen Fall gleichzeitig mit dem Auto los fahre; weil ich dann schon weg bin, bevor das Auto rechts abbiegt.“ (Interview)

Hiermit sei noch einmal auf die Relationalität raum-zeitlicher Praxis hingewiesen, welche sich auf Grundlage verschiedener Konzepte unterscheidet. Die subjektive Handlungsgrundlage der FahrradakteurInnen haben somit auch Auswirkungen auf das Produktionsfeld Sicherheit: „Cyclists’ preferences are based on subjective notions of safety. They also prefer to have access to continuous bicycle infrastructure and roads without parking. Cyclists think that stop signs and traffic lights are inconvenient“ (HEINEN 2010:65).

Solche subjektiven Regeln und Konzepte führen nicht nur zu Strategien, welche die vorgesehene Praxis offensichtlich manipulieren, sondern auch zu Aussagen, die das Bewusstsein und das subjektive Wissen über das dominante Konzept verdeutlichen und eine Machtlosigkeit kennzeichnen.

„[...] ich kann halt rumschreien, aber ich weiß: eigentlich hören mich die Autofahrenden ja gar nicht und ich bin dann irgendwie so machtlos in der Situation; das ist irgendwie ziemlich unangenehm“ (Interview)

Bereits beschrieben wurden Repräsentationen des Fahrradfahrens und das Merkmal, dass Fahrradmobilität eine Zwischenposition einnimmt welches sich zum Beispiel in verschiedentlicher Nutzung der *gebauten Umwelt* ausdrückt. Fahrradinfrastrukturen seien häufig nicht vorhanden oder unzureichend ausgebaut, so dass andere Möglichkeiten wie die Nutzung der Fußgängerinfrastruktur gesucht werden müssten.

„[...] fahre dann die Autostraße weil der Fahrradweg ist kompliziert weil der führt einen am Fußgängerweg entlang dann nochmal über einen Zebrastreifen. Man kann aber auch einfach von der Kreuzung, also von der Fahrradampel sich direkt auf die Autospur schleusen und dann fährt man direkt gerade drüber [...] und das mache ich auch meistens; mit dem Blick ob es funktioniert oder nicht“ (Interview)

Um zum Abschluss noch einmal auf das eingangs erwähnte dominante Konzept von Sicherheit einzugehen und auf ein letztes Merkmal, welches noch keine Erwähnung fand, in den Daten aber sehr präsent ist: der Helm. Der Helm wird als schutzgebende Strategie vor Gefahren angegeben. HORTON (2007) stellt im Zusammenhang mit seinen Ausführungen zur Produktion von Angst im Kontext von Fahrradmobilität Überlegungen an, welche das Helmtragen mit einem dominantem Konzept von Sicherheit in Verbindung bringen. Er benennt dieses dominante Konzept als *road safety education*, welches mit einem Zwang für Fahrradfahrende sich um eigene Sicherheit sorgen zu sollen einhergehe, anstatt die Gefahren einer vorgesehenen Praxis (gemeint sind hier zum Beispiel die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs) zu verringern und somit eine *richtige Mobilität* reproduziere:

„[...] danger comes not from cycling, but from cars. The compulsion on the cyclist to 'be seen and be safe' puts the onus on the wrong group“ (ebd.:139)

Tatsächlich war das *subjektive Sicherheitskonzept* in diesem Zusammenhang in den Interviews wenig erkennbar, da der Helm mit sehr vielen indifferenten Bedeutungen belegt wird.

IV Rückblick und Ausblick

„Streets are not just stone and asphalt with no meaning attached to them“

— KHAYESI 2010:104

Mit dieser Arbeit wurde ein Versuch unternommen sich im Rahmen der aktuellen *mobility*-Debatte mit dem Thema der Fahrradmobilität in urbanen Räumen auseinanderzusetzen. Die räumliche Praxis der Fahrradmobilität diene dabei als Grundlage zur Konzeption einer gegenstandsbezogenen Theorie welche versucht den gesellschaftlichen Produktionsprozess von Fahrradmobilität als Räumliche Praxis zu abstrahieren und Erklärungsmomente zu liefern; Einer Fahrradmobilität der als Mobilitätsmodus in urbanen Räumen wie Berlin eine zunehmende Bedeutung zukommt. In Wissenschaft und Gesellschaft geht es dabei um die Beantwortung der Frage wie räumliche Mobilität in Zukunft für alle BewohnerInnen gerecht und sinnvoll gewährleistet werden kann. Dafür bedarf es wissenschaftlicher Grundlagen die Erklärungen bereitstellen, wie räumliche Mobilität nicht nur planungstechnisch funktionieren kann, sondern auch wie diese in weitreichendere gesellschaftliche Prozesse eingebunden ist und diese mitstrukturiert, denn: „Mobility always have relational impacts and we must question what those are“ (ADEY 2009:104).

Die dargelegte 'Geschichte der Daten' erzählt inwiefern *mobilities* von einer Immobilität anderer abhängen (CRESSWELL 2001:22) und zum Beispiel Ausschluss produzieren. So werden in diesem Fall Fahrradfahrende von den öffentlichen Räumen ausgeschlossen, da die Stadt offensichtlich nicht für ihre Praxis geplant ist. Aber „mobility is not essentially resistance or domination: is it Potential both or either“ (ADEY 2009:118). *Mobilites* produzieren verschiedene räumliche Praktiken wie verschiedene Rhythmen, verschiedene Konzepte von Mobilität und verschiedene Repräsentationen von Mobilität wobei dabei immer auch andere *mobilities* beschnitten werden. Solche Erkenntnisse sind dann interessant wenn der Produktionsprozess dahinter offen gelegt wird. Auf dieses Verständnis aufbauend kann beispielsweise nach den politischen Implikationen gefragt werden. Oder mit LEFEBVRE (1974) Worten ausgedrückt: „[Der] Begriff der Produktion wird nicht wirklich konkret und erhält seinen Inhalt nicht ohne zu fragen: 'Wer produziert? Was? Warum und für wen?'“ (ebd.:84). Dies erfordert eine Einbindung des Konzeptes in weitreichendere theoretische Überlegungen in denen zum Beispiel die Kategorie Macht (wie bei den *politics of mobility* in 4.1 erwähnt) miteinbezogen wird um genau diese Fragestellungen innerhalb solcher *politics of mobility* beantworten zu können. Das erarbeitete Konzept gelangt hierbei an die Grenzen seiner eigenen Reichweite. Trotzdem kann anhand der entworfenen Theorie erkannt werden, wie aus einer Gesamtheit verschiedenster Aspekte und durch soziale Prozesse das Fahrradfahren entsteht. In diesem Sinne ist Fahrradmobilität ein gutes Beispiel inwiefern es wichtig

ist auf anderen Wegen über räumliche Mobilität in urbanen Räumen nachzudenken: „Transport studies must move outwards from its heartlands in engineering, mathematics, computing and economics“ (SPINNEY 2007:42).

Es konnte in diesem Rahmen nicht die ganze 'Geschichte' der Daten erzählt werden. Dennoch konnte dargestellt werden, inwiefern es möglich ist die Grundlagen des *mobility*-Konzeptes in eine theoretische Rahmung einzubinden um der Produktion von Fahrradmobilität als Räumliche Praxis eine Erklärung beiseite zu stellen ohne diese versimplifizierend zu denken. Eine weitere Fruchtbarmachung innerhalb einer konsequent gesellschaftstheoretisch gedachten Humangeographie erscheint als lohnenswert:

„Social science has long been dominated by ‘trench wars’ between, roughly speaking, positivists and social constructivists [...] Bicycling as a research topic has the potential to bridge the two camps and to overcome the ignorance.“ (PELZER 2010:9)

V Literaturverzeichnis

ADEY, P. (2009): *Mobility*. Abington.

ALDRED, R; JUNGNICHEL, K (2012): *Cycling Cultures. Summary of key findings and recommendations*. Final Report for the ESRC-funded Cycling Cultures project at the University of East London (UEL). Abrufbar unter:
<http://www.cyclingcultures.org.uk/Final-report-cycling-cultures.pdf> (01.09.13)

ALDRED, R. (2013): *Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling Identities in a Motor Dominated Society*. IN: *Mobilities*, Vol. 8, No. 2., 252 – 271.

ALHEIT, P. (1999): „*Grounded Theory*“: *Ein alternativer methodologischer Rahmen für qualitative Forschungsprozesse*. Skript zu Lehrveranstaltungen an der Georg-August-Universität Göttingen für das Wintersemester 1999/2000. Abrufbar unter:
www.fallarchiv.uni-kassel.de/wp-content/uploads/2010/07/alheit_ground_theory_ofas.pdf (07.09.2013)

ALTAY, D. (2007): *Urban Spaces Re-Defined in Daily Practices – 'Minibar', Ankara*. IN: FRERS, L.; MEIER, L : *Encountering Urban Places. Visual and Material Performances in the City*. 63 – 80.

BELINA, B. (2013): *Raum. Zu den Grundlagen eines historisch-geographischen Materialismus*. Münster.

BOURDIEU, P. (1984): *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. London.

BREUER, F. (2009): *Reflexive Grounded Theory. Eine Einführung für die Forschungspraxis*. Wiesbaden.

BÜSCHER, M.; URRY, J. (2009): *Mobile Methods and the Empirical*. IN: *European Journal of Social Theory* 12(1). 99-116.

BÜSCHER, M.; URRY, J.; WIRCHINGER, K. (2011): *Mobile Methods*. Abington.

CRESSWELL, J.W. (2007): *Qualitative Inquiry & Reseach Design. Choosing Among Five Approaches*. Thousand Oaks/California.

CRESSWELL, T. (2001): *The Production of Mobilities*. IN: *New Formations*, 43. 11-25.

CRESSWELL, T. (2006): *On The Move*. Abington.

DANGSCHAT, J.S., SEGERT, A. (2011): *Nachhaltige Alltagsmobilität – soziale Ungleichheiten und Milieus*. IN: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*. 2/2011, S. 55-73.

DAUSEN, B. (1996): *Biographie und Geschlecht. Zur biographischen Konstruktion sozialer Wirklichkeit in Frauenlebensgeschichten*. Bremen.

DEKRA Automobil GmbH (2011): *Verkehrssicherheitsreport 2011. Fussgänger und Radfahrer*.

Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas.

- FLICK, U. (2001): *Qualitative Forschung. Eine Einführung*. Berlin.
- GLASER, B.; STRAUSS, A. (1967): *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*. Chicago.
- HARVEY, D. (1987): *Flexible Akkumulation durch Urbanisierung: Reflektion über „Postmodernismus“ in amerikanischen Städten*. IN: Prokla 69. Zeitschrift für politische Ökonomie und sozialistische Politik. Dezember 1987. 109-147.
- HEINEN, E.; WEE, B.V.; MAAT, K. (2010): *Communiting by Bicycle: An Overview of the Literature*. IN: Transport Reviews, Vol. 30, No. 1. 59-96.
- HILDENBRAND, B. (2000): *Anselm Strauss* IN: FLICK, U. ET AL. (Hrsg.): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek. 360-368.
- HILDENBRAND, B. (2002): *Grounded Theory*. IN: MEUSBERGER, P. ET AL. (Hrsg.): *Lexikon der Geographie. Band 2*. Heidelberg. 76 – 77.
- HORTON, D.; ROSEN, P.; COX, P. (2007): *Cycling and Society*. Cornwall.
- HORTON, D. (2007): *Fear of Cycling*. IN: HORTON, D.; ROSEN, P.; COX, P. (2007): *Cycling and Society*. Cornwall.
- KHAYESI, M.; MONHEIM, H.; NEBE, J.H. (2010): *Negotiating 'Streets for All' in Urban Transport Planning: The Case for Pedestrians, Cyclists and Street Vendors in Nairobi, Kenya*. IN: Antipode, Vol. 42, No. 1. 103-126.
- KOGLIN, T. (2011): *Planning for cycling = planning for equity: a response to Cupples And Ridley 'Towards a heterogeneous environmental responsibility and cycling fundamentalism' (2008)*. IN: Area 43.2. 225-227.
- LEFEBVRE, H. (1974): *La Production de l'Espace*. Paris.
- LEFEBVRE, H. (1991): *The Production of Space*. Oxford.
- LEGEWIE, H.; SCHERVIER-LEGEWIE, B. (2004): *„Forschung ist harte Arbeit, es ist immer ein Stück Leiden damit verbunden. Deshalb muss es auf der anderen Seite Spaß machen“*. IN: Forum Qualitative Sozialforschung. Volume 5, No. 3, Art. 22. Verfügbar unter: <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/562/1218> (01.09.13)
- MASSEY, D. (2002): *Living in Wythenshawe*. IN: BORDON, I. ET AL.: *The Unknown City: Contesting Architecture and Social Space*. Cambridge. 458 – 475.
- NUHN, H.; HESSE, M. (2006): *Grundriss Allgemeine Geographie. Verkehrsgeographie*. Paderborn/München.
- PELZER, P. (2010): *Bicycling as a Way of Life: A Comparative Case Study of Bicycle Culture in Portland, OR and Amsterdam*. Dieses Paper wurde vorgestellt beim 7th Cycling and Society Symposium Oxford 6th September 2010. Abrufbar unter:

- <http://www.tsu.ox.ac.uk/events/100906/css-pelzer-paper.pdf> (02.06.13)
- PRIGGE, P. (1991): *Die Revolution der Städte lesen*. IN: WENTZ, M.: *Stadt-Räume*. Frankfurt a.M. 99-112.
- REUBER, P.; PFAFFENBACH, C. (2005): *Methoden der empirischen Humangeographie*. Braunschweig.
- SACK, D.R. (1980): *Conceptions of Space in Social Thought: A Geographic Perspective*. London.
- SCHMID, C. (2010): *Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*. Stuttgart.
- SHELLER, M. (2011): *Mobility*. IN: ISA, digital arrangement of sociopedia.isa. Abrufbar unter: <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf> (03.07.13)
- SOJA, E.W.: (1989): *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London/New York.
- SPINNEY, J. (2007): *Cycling the City: Non-Places and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice*. IN: HORTON, D.; ROSEN, P.; COX, P. (2007): *Cycling and Society*. Cornwall.
- SPINNEY, J. (2009): *Cycling the city: movement, meaning and method*. IN: *Geography Compass*, Volume 3, Issue 2. 817-835.
- SPINNEY, J. (2010): *Improvising Rhythms: Re-reading Urban Time and Space through Everyday Practices of Cycling*. IN: EDENSOR, T. (Hrsg.): *Geographies of Rhythm. Nature, Place, Mobilities and Bodies*. Farnham. 113-127.
- SPINNEY, J. (2011): *A Chance to Catch a Breatch: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research*. IN: *Mobilities*, Vol. 6, No. 2. 161-182.
- STRAUSS, A. (1991): *Grundlagen qualitativer Sozialforschung. Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung*. München.
- STRAUSS, A.; CORBIN, J. (1996): *Grounded Theory: Grundlagen qualitativer Sozialforschung*. Weinheim.
- STRÜBING, J. (2004): *Grounded Theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung des Verfahrens der empirisch begründeten Theoriebildung*. Wiesbaden.
- StVo § 37 Abs. 2 Nr. 6.
- WATTS, L.; URRY, J. (2008): *Moving methods, travelling times*. IN: *Environment and Planning D: Society and Space*. Volume 26(5). 860-874.
- WERLEN, B. (1997): *Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie*. Wiesbaden.

VI Anhang

Anhang A - Leitfaden

[Gesprächseinstieg]

... Du hast angegeben relativ viel und häufig Fahrrad zu fahren ...

- ... erzähl doch einfach mal etwas zu den Gründen warum Du Fahrrad fährst!
- ... fallen Dir spontane Assoziationen dazu ein was das Fahrradfahren für Dich bedeutet / was Du damit verbindest?

[Sondierungen]

- ... gibt es konkrete/prägnante Situationen die Dir spontan in den Sinn kommen welche Du mit dem Fahrradfahren / deiner Erfahrung vom Fahrradfahren [in der Stadt] verbindest?
- ... Kannst Du etwas dazu sagen, wie Du dich als Fahrradfahrer_in in der Stadt fühlst [und inwiefern Du deine eigenen Bedürfnisse umsetzen kannst]?

[Narrative Kartierung]

... ich würde gerne mehr über Deine Praxis als Fahrradfahrer_in erfahren, wie Du Dich in bestimmten Situationen fühlst und aus welchen Gründen Du Dich wie entscheidest ...

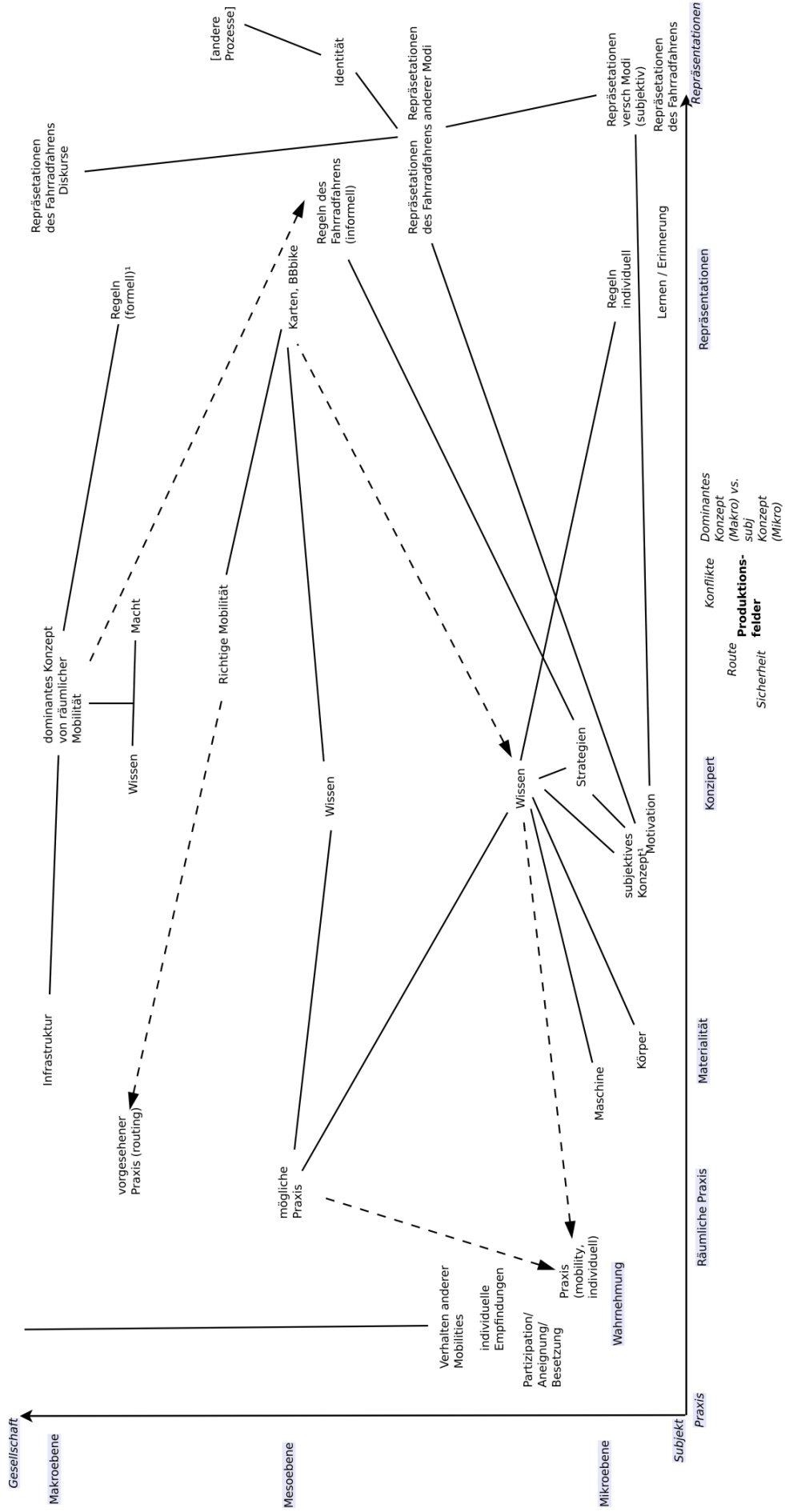
... dafür hätte ich gerne Deine Beschreibung einer Strecke. Versetze Dich in die Situation der Fahrt und

... Versuche genau zu beschreiben welche Situationen sich aneinander reihen und was Du mit diesen Situationen verbindest: warum fährst Du diesen Weg bzw. agierst in der Situation? Wie fährst Du diesen Weg und wie fühlst Du dich dabei?

[Ad-Hoc-Fragen]

- Inwiefern denkst Du ist die Infrastruktur auf dem Weg für Dich als Fahrradfahrer_in ausgelegt?
[allgemein] [speziell für Deine Bedürfnisse]
- Bestimmte Situationen wo es dich richtig stört, dass du aus dem Rhythmus gebracht wirst?
- sonstige (Sinnes-) Wahrnehmungen?
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen? (Fußgänger, Fahrrad, Auto)
- Kannst Du mir etwas dazu sagen wie Du die Route in Erfahrung gebracht hast? [Wissen/Route]
 - Welche Rolle spielen dabei die Faktoren ob sichere, schnelle oder kürzeste Route?
 - Welche Rolle spielen dabei andere Faktoren als A → B?
 - Überlegungen über den Zeitaufwand?
 - Routen die von vielen Fahrradfahrer_innen benutzt werden? Fühlst Du Dich dann sicherer?
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen? (Fußgänger, Fahrrad, Auto)
- Wenn Du mit anderen über Deine Fahrradaktivität sprichst: gibt es Vorbehalte?
 - nachvollziehen / Differenzen?
 - Empfindest Du das Fahrradfahren als Risiko, oder hast Du das Gefühl das andere das tun?
 - Fahrradfahren in der Stadt ist gefährlicher als Auto fahren: was sagst Du dazu?
- Fahrradfahren an sich: Fühlst Du dich als Fahrradfahrer_in – unabhängig der Gefahren anderer Verkehrsteilnehmenden – sicher oder unsicher und welche Gründe kannst Du dafür benennen?
 - Wie fühlst Du Dich bezüglich der Instandhaltung deines Fahrrads? Spaß?
 - Wenn Du das Gefühl Angst mit dem Fahrradfahren verbindest, fallen Dir spontan Erfahrungen ein
- Wie fühlst Du Dich als Fahrradfahrer_in, fühlst Du dich als akzeptierte/r Verkehrsteilnehmer_in?
 - Definition des Fahrradfahrens?
 - Hast Du das Gefühl dass Du bestimmten negativen oder auch positiven Aspekten / Klischees vom Fahrradfahren ausgesetzt bist?
 - Hast Du das Gefühl, das nicht-motorisierter Verkehr und im Speziellen Fahrradverkehr ein Verkehrsmittel ist (wie Auto fahren oder Bahn fahren)?
- Mich würde interessieren inwiefern Du auf dem Fahrrad in der Stadt nach bestimmten Regeln handelst!
 - Bezüglich Verkehrsregeln: Fühlst Du Dich sicher was das Wissen über diese angeht oder in manchen Situationen überfordert?
- Deine und allgemeine Bedeutung von Fahrradfahren [unzeitgemäß/unbequem, zukunftsweisend]?
 - Welche Rolle spielt die Geschwindigkeit des Fahrradfahrens für dich?
 - Kannst Du bestimmte Sinneswahrnehmung benennen die Du mit dem Fahrradfahren verbindest und gut oder aber störend findest?

Anhang B - Axiales Kodieren



Anhang C - Offenes Kodieren

