

# URBANES RADFAHREN UND MOBILITÄTSKULTUREN IM WANDEL

Maximilian Hoor



καδμος

Hipster fahren mit dem Fixie durch die Straßen, das Fahrrad hängt dekorativ an der Wohnzimmerwand und immer mehr Menschen investieren in teure Fahrräder, Kleidung und andere Ausstattung. Auch aus aktivistischen Szenen ist das Fahrrad nicht mehr wegzudenken. Ausgehend von diesen Beobachtungen entwirft das vorliegende Buch am Beispiel Berlins einen neuen Begriff von Mobilitätskulturen und zeigt auf, dass der Imagewandel des städtischen Radfahrens ein zentraler Baustein der Verkehrswende hin zu lebenswerten Städten ist. Gegenstand der Analyse bilden die komplexen alltagsweltlichen wie medialen Verknüpfungen zwischen Kultur und Verkehrsplanung.

MAXIMILIAN HOOR  
URBANES RADFahren UND MOBILITÄTSKULTUREN IM WANDEL

# Kaleidogramme Bd. 206

Maximilian Hoor

# Urbanes Radfahren und Mobilitätskulturen im Wandel

Eine Synthese aus empirischer Kulturanalyse,  
Mobilitäts- und Verkehrsforschung am Beispiel  
städtischer Fahrradszenen in Berlin

Kulturverlag Kadmos Berlin

Diese Publikation wurde aus dem Publikationsfonds der Technischen Universität Berlin zur Förderung von Open-Access-Veröffentlichungen unterstützt.

Die vorliegende Dissertationsarbeit wurde zwischen 2016 und 2022 als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin verfasst.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2024, Kulturverlag Kadmos Berlin. Wolfram Burckhardt  
Alle Rechte vorbehalten

Internet: [www.kulturverlag-kadmos.de](http://www.kulturverlag-kadmos.de)

Lektorat und Korrektorat: Svenja Paulsen

Umschlaggestaltung: Wolfram Burckhardt

Coverfoto: Joshua Meissner (Vorderseite, die Rückseite wurde mit generativer Füllung in Photoshop erweitert)

Gestaltung und Satz: readymade Berlin

Druck: MCP

Printed in EU

ISBN 978-3-86599-572-8

DOI: <https://doi.org/10.55309/d4jf72l6>

Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Common Lizenz: CC BY-NC-ND 4.0

# Inhalt

Geleitwort.....	7
1. Einleitung.....	9
1.1 Verkehrswende, Mobilitätskulturen und Radfahren.....	10
1.2 Einführung in das Untersuchungsfeld und das Forschungsdesign.....	18
1.3 Struktur der Arbeit.....	21
2. Stand der Forschung.....	25
2.1 Einordnung in die Mobilitäts- und Verkehrsforschung.....	26
2.2 Konzepte der Kulturtheorie.....	46
2.3 Zwischenfazit – Kulturelle Betrachtung von Mobilität und Verkehr.....	79
3. Methodologie und Methoden.....	89
3.1 Betrachtung – methodologische Perspektiven.....	90
3.2 Operationalisierung – Reflexionen, Offenlegungen und Zugänge.....	104
3.3 Umsetzung – Erhebungs- und Auswertungsmethoden.....	118
4. Urbane Fahrradkulturen I – Das Fahrrad als Verkehrsmittel, Politik- und Planungsgegenstand.....	147
4.1 Cycling Research – Wissenschaftliche Perspektiven aufs Radfahren.....	148
4.2 Fahrradkultur, Radverkehrsplanung und -politik – Historische und aktuelle Entwicklungen und Bedeutungen des Radfahrens.....	164
4.3 Radverkehrspolitische Initiativen in Berlin.....	175
4.4 Zwischenfazit – »Berlin dreht sich«.....	216

5.	Urbane Fahrradkulturen II – Das Fahrrad als Lifestyle- und Sportobjekt . . . . .	223
5.1	Ausprägungen urbaner Fahrradszenen und Subkulturen . . . . .	225
5.2	Entwicklungen, Eigenlogiken und Muster . . . . .	266
5.3	Zwischenfazit – Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Szenen . . . . .	294
6.	Diskussionen und Ableitungen – Urbane Fahrradkultur, Radverkehrsförderung, Radverkehrsplanung und Mobilitätskulturen . . . . .	297
6.1	Urbane Fahrradkulturen – Bestimmung und Verortung . . . . .	297
6.2	Bedeutung für die Radverkehrsförderung . . . . .	321
6.3	Ableitungen für die Radverkehrsplanung . . . . .	341
6.4	Mobilitätskulturen im Wandel – Ableitungen für die Verkehrswende . . . . .	368
6.5	Zwischenfazit – Auf zu neuen Mobilitätskulturen! . . . . .	389
7.	Fazit und Ausblick . . . . .	393
7.1	Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse . . . . .	393
7.2	Wissenschaftliche Verortung – Beitrag und kritische Reflexion der eigenen Arbeit . . . . .	395
7.3	Ausblick – Anschlussmöglichkeiten und Forschungsbedarfe . . . . .	399
7.4	Schlusswort . . . . .	405
	Danksagung . . . . .	407
	Quellenverzeichnis . . . . .	411
	Abbildungsverzeichnis . . . . .	441
	Stichwortverzeichnis . . . . .	443
	Glossar . . . . .	447

## Geleitwort

Die prägende Kraft der Kultur wird von den Technikwissenschaften traditionell unterschätzt. Das gilt insbesondere für die deutsche Verkehrswissenschaft, deren Vertreter\*innen den Verkehr vor allem als ein technisches Großsystem begreifen. Aus dieser Perspektive geraten die technischen Artefakte und die gebaute Infrastruktur in den Blick, deren ›Funktionieren‹ zu gewährleisten ist. Wie voraussetzungsvoll das vermeintlich rein technische Funktionieren ist, wird oftmals erst in Phasen gesellschaftlichen Wandels deutlich, wenn die gleichsam als Schmiermittel fungierenden Werte und Normen, die ein großes technisches System wie den Automobilität gesellschaftlich legitimieren, zunehmend in Frage gestellt werden. Sei es, dass Radfahrende und Zufußgehende jene Rechte einfordern, die ihnen jahrzehntelang verwehrt wurden, oder dass eine junge Generation das nicht nachhaltige Verkehrssystem kritisiert und einer zukunftsfähigen Entwicklung dadurch Nachdruck verleiht, dass sie sich auf der Straße festkleben. Plötzlich ist das reibungslose Funktionieren des technischen Großsystems gestört.

Die ebenso emotional wie kontrovers geführten öffentlichen Debatten demonstrieren einerseits die starke kulturelle Verankerung des etablierten Verkehrssystems, andererseits aber auch die in zunehmendem Maße konfliktreiche Auseinandersetzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen um die jeweilige Deutungsmacht. Schließlich verweist die teilweise ungewöhnlich heftige Reaktion von Seiten des Staates auf den eminent politischen Charakter kultureller Wandlungsprozesse. Für die Verkehrswissenschaft folgt daraus, dass die mit den politischen Konfliktlinien und kulturellen Brüchen verbundenen individuellen Verunsicherungen und Verletzungen nicht allein durch technologische Innovationen geheilt werden können. Um dennoch handlungsfähig zu bleiben und den skizzierten Transformationsprozess im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gestalten zu können, muss die Verkehrswissenschaft die kulturellen Entwicklungsdynamiken mitberücksichtigen.

An dieser Einsicht setzt die vorliegende Arbeit an, die die Renaissance des Radverkehrs zum Anlass genommen hat, die Bedeutung der kulturellen Wirkmechanismen bei der aktuellen Popularisierung des Radfahrens zu entschlüsseln. Ihr Verdienst ist es, erstmals den Mehrwert einer kulturwis-

senschaftlichen Analyse für die Verkehrswissenschaften herauszuarbeiten und damit den Bogen zwischen den beiden bisher weitgehend nebeneinander existierenden Disziplinen zu schlagen. Maximilian Hoor entwickelt die zentrale These, dass die Entwicklung neuer Mobilitätskulturen heute stark von zivilgesellschaftlichen Akteuren vorangetrieben wird und Verkehrspolitik und -planung darauf eingehen müssen, indem sie die dort artikulierten Anforderungen und Bedarfe aufnehmen.

Ausgehend von der kulturwissenschaftlichen Einsicht, dass es schwieriger sei, die ›weichen‹ Infrastrukturen im Mindset der Menschen zu ändern, als die ›harten‹ Infrastrukturen umzubauen, gibt Maximilian Hoor tiefe Einblicke in die komplexe Vielfalt und Ambivalenzen der existierenden Fahrradkulturen und demonstriert anschaulich die Bedeutung kulturwissenschaftlicher Analysen für die Verkehrswissenschaft. Dabei gibt er sich jedoch nicht der Illusion hin, die eigensinnige Kultur in ein Planungskorsett zwingen und eine nachhaltige Mobilitätskultur konstruieren zu können. Vielmehr begreift er die Ergebnisse einer kulturwissenschaftlichen Analyse als »Hinweisgeber und Korrektive«, die alltagsweltliche Einblicke eröffnen und für eine an den sozialen Praktiken der Menschen orientierte Planung genutzt werden können.

Neben den vielschichtigen Analysen der verschiedenen Fahrradkulturen gelingt es Maximilian Hoor immer wieder, auch den Bezug zu den anderen Verkehrsmitteln herzustellen und somit das gesamte Verkehrssystem im Blick zu behalten. Beispielsweise demonstriert er anhand der konfliktreichen Auseinandersetzung zwischen der Graffiti-Szene und der Deutschen Bahn anschaulich, wie eine kulturwissenschaftliche Analyse einen konstruktiven Beitrag leisten kann. Beim Leser provoziert die von ihm geschilderte Episode die Frage, warum die Graffiti-Künstler bisher nicht das Meer privater Autos für sich entdeckt haben. Was würde es ›anzeigen‹, wenn zukünftig die Eigentumsverhältnisse von Autos im öffentlichen Raum ebenso tangiert würden, wie das im Falle von Eisenbahnen seit langem ganz selbstverständlich praktiziert wird und wie könnte ein solcher Kulturkampf ›korrigiert‹ werden? Dementsprechend besteht die besondere Leistung dieser Arbeit darin, die gewohnten Sichtweisen zu irritieren und eine Ahnung davon zu vermitteln, dass alles auch ganz anders sein könnte (Mulgan 2022<sup>1</sup>). Indem die Arbeit von Maximilian Hoor Anlässe gibt, den eigenen Verstand zu gebrauchen, wirkt sie im besten Sinne aufklärerisch.

Berlin, 30.05.2023

Dr. Oliver Schwedes

1 Geoff Mulgan (2022): *Another World is Possible. How to Reignite Social and Political Imagination*. Hurst, London.

# 1. Einleitung

Die Radfahrer spinnen. Sie treten, spucken, pöbeln. Sie rasen ohne Helm und Licht. Sie klauen uns die Straße – Drechsler 2017, S. 1

Ein Artikel aus der Zeitschrift *AutoBild* von 2017 titelte mit obenstehendem Zitat, in dem Radfahrende beschimpft, eines regel- und respektlosen Verhaltens bezichtigt und für den Diebstahl automobiler Kultur und Infrastruktur verantwortlich gemacht werden. Es kommt darin eine emotionale Abwehrhaltung und Entrüstung von Autofahrenden gegenüber Radfahrenden zum Ausdruck, die deutlich macht, wie aufgeladen die aktuelle verkehrspolitische Diskussion ist. Überhaupt ist in Medien und Politik immer häufiger von einem Kulturkampf die Rede, der um die Aushandlung grundsätzlicher Fragen wie »Wem gehört die Straße?« kreist. Obwohl also das Thema lebensweltlich wie politisch präsent ist und der Ruf nach einer nachhaltigen Mobilität zunehmend lauter wird, ist die kulturelle Sphäre innerhalb der Verkehrsplanung und -politik bislang stark vernachlässigt worden – ein weitestgehend blinder Fleck zwischen Schlagwort und Nichtbeachtung. Dabei machen die Erfordernisse der Verkehrswende die Rolle von Kultur als Treiberin und Hemmnis offensichtlich, beispielsweise, wenn es darum geht, Parkplätze wegzunehmen oder den Radverkehr zu fördern. Denn Kultur ist das verbindende gesellschaftliche Element, der Kitt, der die gesellschaftlichen Bereiche zusammenhält wie abgrenzt und Dingen ihren Sinn gibt – Mobilität und Verkehr sind damit immer selbst Teil der Kultur und kulturell geprägt.

Längst ist es ein deklariertes gesellschaftliches und politisch vereinbartes Ziel, den Verkehr nachhaltig zu gestalten, ihn von seinen umwelt- und sozialschädlichen Auswirkungen zu befreien und gleichzeitig die Mobilität von Menschen als Fähigkeit der gesellschaftlichen Teilhabe zu erhalten und auszubauen (Umweltbundesamt 2019; Schwedes 2018a; SRU 2005). In städtischen Kontexten gilt insbesondere der Radverkehr als Hoffnungsträger dieses Wandels, der vielerorts durch rasante Wachstumszahlen und radverkehrspolitische Forderungen auf sich aufmerksam macht, so auch in Berlin. Doch das bisherige Radverkehrswachstum erschließt sich nicht durch infrastrukturelle oder planerische Maßnahmen – von denen sich viele

gerade erst in der Umsetzung befinden – sondern hat seinen Ursprung in veränderten Alltagspraktiken und Bedeutungszuschreibungen, die insbesondere in städtischen Initiativen, Szenen und Subkulturen gelebt werden. Das städtische Radfahren zeigt: Kultur könnte vom blinden Fleck zu einer wichtigen Dimension der Verkehrspolitik und -planung werden – eine kulturelle Perspektive auf Mobilität und Verkehr ist deshalb unerlässlich.

Diese Einleitung führt im ersten Teilkapitel in drei unterschiedliche Begründungszusammenhänge zu den Themenkomplexen Verkehrswende, Mobilitätskulturen und Radfahren ein. Das zweite Teilkapitel gibt einen Einblick in mein empirisches Untersuchungsfeld urbaner Fahrradkulturen und leitet das methodische Vorgehen her. Zum Abschluss folgt ein kurzer Überblick über die Struktur der vorliegenden Arbeit, der als Hilfestellung dient, um sich inhaltlich in den Kapiteln zurechtzufinden.

Meine Forschungsfragen strukturiere ich entlang der formalen Bereiche Theorie/Methodologie und Methode/empirisches Untersuchungsfeld/Diskussionen und Ableitungen.<sup>2</sup> Es geht mir konkret um eine theoretische Fundierung von Mobilitätskulturen und die Verankerung einer kulturellen Perspektive in der Verkehrsplanung, um die forschungspraktische Anwendung kulturempirischer Methoden und Perspektiven, die empirische Untersuchung urbaner Fahrradkulturen sowie um konkrete Ableitungen für die Verkehrspolitik und -planung.

## 1.1 Verkehrswende, Mobilitätskulturen und Radfahren

### 1.1.1 Verkehrswende – Zielstellung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Die Gründe, warum es eine nachhaltige Verkehrsentwicklung<sup>3</sup> braucht, sind zahlreich und beziehen sich vor allem auf die vielfältigen negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Zu nennen sind

- 2 Dabei stehen die folgenden Themenkomplexe meiner Forschungsfragen in keiner Hierarchie zueinander, sondern ergänzen sich gegenseitig und decken gemeinsam mein Forschungsinteresse ab. Die jeweils leitende Forschungsfrage steht am Anfang und wird durch weitere Unterfragen spezifiziert.
- 3 Im Folgenden benutze ich den Begriff Verkehrswende synonym. In der verkehrspolitischen Debatte hat sich die Differenzierung der Begriffe Antriebswende, Mobilitätswende und Verkehrswende durchgesetzt. Die Verkehrswende umfasst hierbei sowohl die Mobilitätswende – die Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsmittel – als auch die Antriebswende – die Verbesserung des Verkehrs durch klimaneutrale Treibstoffe (Schwedes et al. 2023; VCD 2021).

die komplexen wie schwerwiegenden Umweltauswirkungen des Verkehrs in Bezug auf Lärm, Luft, Klima und Flächenverbrauch, Folgen für die räumlich-zeitliche Organisation von Leben, Arbeit und Freizeit, die Gliederung und Fragmentierung von Städten oder auch die Überführung von öffentlichem Raum in monofunktionale Verkehrsflächen (IPCC 2022; Umweltbundesamt 2017a; Rode 2013; Urry 2004; Sheller & Urry 2000; Augé 1995; Hauff & Brundtland 1987; Illich 1974; Jacobs 1961). Dabei kann eine Veränderung vor allem durch verkehrliche, wirtschaftliche und politische Entscheidungen und Maßnahmen herbeigeführt werden, etwa durch die Internalisierung externer Effekte, sowie durch umfassende Umverteilungs- und Umbaumaßnahmen. Politisch ist dies durch die Klimaschutzziele, die Sektorenziele im Verkehrsbereich, aber auch die jeweiligen Verkehrs- und Stadtentwicklungspläne von Städten und Gemeinden geregelt, die – wie am Beispiel von Berlin deutlich wird – oftmals eine sichere, leise, saubere, klimaresiliente Stadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität fordern (SenUVK 2021). Um aber auch das Mobilitätsverhalten von Menschen nachhaltig zu verändern, müssen deren unterschiedliche Handlungsdimensionen betrachtet werden. Dies ist zwingend notwendig, denn es zeigen sich, während der Anspruch einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gesellschaftlich, politisch und planerisch eigentlich gewollt ist, bei der konkreten Umsetzung und Akzeptanz noch Widersprüche: Während beispielsweise ein Großteil der deutschen Bevölkerung findet, dass eine Stadt- und Verkehrsentwicklung mit weniger Autos und mehr Platz für Fuß- und Radverkehr zu einem guten Leben beitragen kann, stehen viele Befragte restriktiven Maßnahmen für den Autoverkehr dennoch ablehnend gegenüber (Umweltbundesamt 2017b).

Dabei sind verkehrspolitisch insbesondere die Strategien der Verkehrsverlagerung und -vermeidung bedeutsam für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, wobei technische Maßnahmen der Verkehrseffizienz (wie die Förderung der Elektromobilität) oft wirtschaftsfreundlicher und politisch opportuner sind und deshalb den verkehrspolitischen Diskurs dominieren. So hat die Vermeidungsstrategie einen schlechten Ruf, bedarf sie doch eben dieser Restriktionen und eines umfassenden Struktur- und Kulturwandels in der Gesellschaft. Dagegen scheint die Verkehrsverlagerung mit einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs oder der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen auszukommen. Allerdings darf man sich auch hier nichts vormachen – eine ›Förderung‹ hört sich zwar harmlos an, kann unter den gegebenen Bedingungen aber auch nur durch umfangreiche strukturelle wie mentale Transformations- und Umverteilungsprozesse und zielorientierte Maßnahmen gelingen (Umweltbundesamt 2019; Schwedes & Rammert 2020a; Schwedes 2018a, 2017; Becker 2018; Holz-Rau 2018).

### 1.1.2 Mobilitätskulturen – Eine kulturelle Perspektive auf Mobilität und Verkehr

Die Notwendigkeit eines fundierten Einbezugs kultureller Aspekte begründet sich durch den Umstand, dass die Verbindung zwischen Kultur, Mobilität und Verkehr noch nicht ausreichend kulturtheoretisch wie empirisch untersucht und konsequent in die Mobilitäts- und Verkehrsforschung – insbesondere im deutschsprachigen Raum – integriert wurde. Dabei gibt es einige bestehende Konzepte und Forschungsstudien, die sich sowohl theoretisch wie auch empirisch dem Thema widmen und auf die aufgebaut werden soll (Deffner et al. 2021; Götz et al. 2016; Institute for Mobilities Research 2013; Klinger et al. 2013; Deffner et al. 2006). Darüber hinaus ist aber ein tiefgreifendes Verständnis von kulturellen Zuschreibungen, Praktiken und Repräsentationen und der jeweiligen Akteur\*innen zentral, wenn es sowohl um das Verstehen und die Untersuchung als auch um eine Einschätzung kultureller Phänomene, Stimmungen und Bedarfe im Bereich Mobilität und Verkehr geht. Eine Verkehrsplanung, die dies nicht berücksichtigt, droht an gesellschaftlichen Widerständen zu scheitern und das gesellschaftliche Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung nicht umsetzen zu können. Man denke beispielsweise an Stuttgart 21 als umstrittenes Infrastrukturprojekt im Bereich des Schienenverkehrs. Maßnahmen zur Verkehrswende sind vor solchen Fiaskos nicht gefeit. In politischen, medialen, planerischen und wissenschaftlichen Diskursen wird der Begriff ›Mobilitätskultur‹ gerne benutzt, insbesondere wenn es um den Transformationsprozess hin zu einer nachhaltigen Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklung geht. Grundlegend geht es hier um die Einsicht, dass eingefahrene Lebensweisen, Routinen und Überzeugungen auf individueller wie gesellschaftlicher Ebene verstanden und aufgebrochen werden müssen, um eine nachhaltige bzw. postfossile Mobilität erreichen zu können. So lässt sich beispielsweise die Hartnäckigkeit und Beständigkeit der Automobilität durch politische, soziale, technische, ökonomische, aber auch durch kulturelle Beharrungskräfte und Pfadabhängigkeiten erklären: Das Auto galt (und gilt) gesellschaftlich als Symbol für Freiheit, Moderne und Individualität. Diese Verknüpfung ist in den Köpfen der Menschen fest verankert und geht mit einer starken Emotionalisierung und Konditionierung einher – das Auto hat also eine normativ aufgeladene kulturelle Bedeutung für die alltäglichen Lebensweisen von Menschen und das Funktionieren unserer Gesellschaften, die eine Eigenmächtigkeit besitzt (Canzler & Radtke 2019; Grieger 2019; Reents 2019; Manderscheid 2012; Urry 2004; Knie 1997).

Kulturen sind immer kontingent, offen, dynamisch und konfliktär. Sie verbinden lebensweltliche Praktiken und Objekte mit deren symbolischer

Aufladung. Kultur hat dabei keinen autonomen Charakter, sondern hängt immer mit allen anderen gesellschaftlichen Sphären zusammen. In kulturtheoretischen Arbeiten wird vielfach darauf eingegangen, dass Kulturen oder auch das Alltagsleben, in welchem diese Kulturen verankert sind, nichts ›Weiches‹ oder ›Harmloses‹ sind, sondern in direktem Zusammenhang mit manifesten gesellschaftlichen Strukturen und Machtverhältnissen stehen (Müller-Funk 2010; Eagleton 2009; Marchart 2008; Mitchell 2000). Kultur ist dabei der Ort, an dem diese Strukturen und Verhältnisse stabilisiert und normalisiert, aber auch angegriffen und ausgehandelt werden. Insbesondere, weil bestehende Strukturen, Überzeugungen, Lebensweisen und Verhältnisse, die als Resultat einer autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung immer noch vorzufinden sind, von unterschiedlichen Seiten angegriffen, verteidigt und neu ausgehandelt werden müssen. Um es mit dem Kulturtheoretiker Terry Eagleton (2009) etwas überspitzt zu sagen: »Mancher Orts ist Kultur nicht das, was man in den Kassettenrekorder schiebt, sondern das wofür man tötet. [...] Ist Politik das Einende, so ist Kultur das Differenzierende« (ebd., S. 56f.; S. 84). So lässt sich erklären, warum die meisten verkehrspolitischen Restriktionen, etwa Parkraumbewirtschaftung oder Tempolimits, seitens der Autofahrenden als kollektive Freiheitsberaubung gewertet werden, während automobiler Lebensstile und Stadtstrukturen gleichzeitig naturalisiert und verteidigt werden.

Eine kulturelle Betrachtung erlaubt es, einzelnen Phänomenen in ihrer Eigenheit und ihrem Zusammenspiel gerecht zu werden und inhärente Widersprüche und Brüche zu verstehen, um daraus Anknüpfungspunkte für verkehrsplanerische und -politische Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements oder der Infrastrukturplanung abzuleiten. Dies ist insbesondere jetzt wichtig, da einerseits der Ruf nach einer Verkehrswende und der Transformation zu nachhaltigeren Mobilitätskulturen in aller Munde ist und andererseits neue Entwicklungen insbesondere in der städtischen Alltagsmobilität stattfinden, die es zu steuern gilt. Dabei wird eine kulturelle Betrachtung helfen, diese Phänomene in ihrer kulturellen Bedingtheit zu explorieren und zu verstehen und entsprechende Maßnahmen daraus abzuleiten beziehungsweise zu beurteilen – sei es im Bereich der Radverkehrsförderung und Zielgruppenansprache, der Gestaltung von infrastrukturellen und verkehrlichen Maßnahmen der Verkehrssicherheit, der Entschärfung von Konflikten oder des Umstiegs auf nachhaltige Verkehrsarten. Die vorliegende Arbeit möchte dies zusammenbringen und die Verkehrsplanung – in diesem Fall die Integrierte Verkehrsplanung als ziel- und menschenorientierter Ansatz (Schwedde & Rammert 2020b) – um die kulturelle Dimension erweitern und diese anhand einer kulturanthropologischen Untersuchung des urbanen Radfahrens fundieren. Denn das