UNIVERSITY OF AMSTERDAM

UvA-DARE (Digital Academic Repository)

# Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie

Bee, J.; Bergermann, U.; Keck, L.; Sander, S.; Schwaab, H.; Stauff, M.; Wagner, F.

**DOI**
10.14619/1952

**Publication date**
2022

**Document Version**
Final published version

**Published in**
Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus

**License**
CC BY-SA

Link to publication

**Citation for published version (APA):**
Bee, J., Bergermann, U., Keck, L., Sander, S., Schwaab, H., Stauff, M., & Wagner, F. (2022). Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie. In J. Bee, U. Bergermann, L. Keck, S. Sander, H. Swaab, M. Stauff, & F. Wagner (Eds.), *Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus* (pp. 7-37). Meson Press. https://doi.org/10.14619/1952

**General rights**
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**
If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: https://uba.uva.nl/en/contact, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

*UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (https://dare.uva.nl)*

Download date:05 Sept 2026

# Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus

**Julia Bee, Ulrike Bergermann, Linda Keck, Sarah Sander, Herbert Schwaab, Markus Stauff, Franzi Wagner**

meson press

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der HBK Braunschweig und der Bauhaus-Universität Weimar

**Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek**
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Veröffentlichung in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Informationen sind im Internet unter http://dnb.d-nb.de abrufbar.

Veröffentlicht 2022 von meson press, Lüneburg, Deutschland
www.meson.press

Designkonzept: Torsten Köchlin, Silke Krieg
Umschlagbilder: Collage von Fotos der Autor:innen und Jana Rademacher
Lektorat: Sabine Manke

ISBN (Print): 978-3-95796-195-2
ISBN (PDF): 978-3-95796-196-9
ISBN (EPUB): 978-3-95796-197-6
DOI: 10.14619/1952

Die Printausgabe dieses Buchs wird gedruckt von Books on Demand, Norderstedt.

Die digitale Ausgabe dieses Buchs kann unter www.meson.press kostenlos heruntergeladen werden.

Diese Publikation erscheint unter der Creative-Commons-Lizenz CC BY-SA 4.0. Nähere Informationen zu dieser Lizenz finden sich unter: https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/.

# Inhalt

**[ 1 ] Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie 7**
Julia Bee, Ulrike Bergermann, Linda Keck, Sarah Sander, Herbert Schwaab, Markus Stauff, Franzi Wagner

**[ 2 ] Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien 39**
Julia Bee

**[ 3 ] Zwischen den Infrastrukturen: Heterogenität und Hierarchie beim Radfahren in Amsterdam 77**
Markus Stauff

**[ 4 ] „Das Fahrrad ist Politik!": Gespräch über Fahrradaktivismus, Diversität und Medien 107**
Isabell Eberlein und Julia Bee

**[ 5 ] Fahrradrevolutionen: Mit zwei Rädern mobilisieren 127**
Linda Keck

**[ 6 ] *Bici-bles:* Das Fahrrad als Scharnier zwischen Umwelt, Aktivismus und DIY-Kultur in Cali, Kolumbien 145**
Sarah Sander

**[ 7 ] Fancy Women Bike Ride, Communication, and Cycling Activism: A Dialogue 173**
Pinar Pinzuti und Julia Bee

**[ 8 ] Das Fahrrad im Kino: Lost and Found 185**
Herbert Schwaab

**[ 9 ] Kinetische Welten: Fahrrad/VR 233**
Ulrike Bergermann und Franzi Wagner

Autor:innen 265

[ 1 ]

# Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie

**Julia Bee, Ulrike Bergermann, Linda Keck, Sarah Sander, Herbert Schwaab, Markus Stauff, Franzi Wagner**

**Das Fahrrad, so wollen wir mit diesem Band zeigen, ist ein Medium sozialer Veränderung. Seine vielfältigen utopischen Potenziale ergeben sich nicht zuletzt aus seinen ebenso vielfältigen und häufig übersehenen medialen Qualitäten: Es vermittelt, es verbindet, es übersetzt; es modifiziert Wahrnehmung und Organisation von Raum und Zeit, von Körpern und von Sozialität. Da das Fahrrad sowohl wissenschaftlich als auch kulturell noch immer unterschätzt wird, wollen wir in dieser Einführung zunächst die utopischen Potenziale im Sinne eines „Lob des Fahrrads" (Marc Augé) markieren und preisen. In einem zweiten Teil befassen wir uns dann eingehender mit einer Medientheorie des Fahrrads, die sich gegen die bisherigen Marginalisierungen des Fahrrads sowohl in der Mobilitätsforschung als auch in den Medienwissenschaften wendet.**

*The bicycle is not a mere appendage to ‚business as usual', but a vehicle which helps to re-evaluate, restructure and reorganize everyday life in contemporary societies. (Furness 2014, 317)*

## Lob der Fahrradutopie

Das Fahrrad ist ein Medium des Wandels. Fahrradfahren verändert nicht nur die individuelle Mobilität, sondern organisiert gesellschaftliche Räume. Es ist nahezu emissionsneutral, ermöglicht vielen Menschen eine günstige, selbstbestimmte Mobilität, erschließt neue Räume und produziert eigene Wahrnehmungen und Bilder. Ob allein oder zu vielen, zur Arbeit oder in der Freizeit, mit Klapprad und Bahn oder mit Lastenrad und Kindersitz: Mit dem Fahrrad wird Bewegung zur Mobilität (vgl. Sheller 2018, 20–22). Radfahren ist damit gleichermaßen zukunftweisendes Symbol wie aktuelle Verkörperung sozialökologischer Mobilitäts- und Bewegungsformen (vgl. Furness 2014, 317; Strüver 2015, 39). Denn mit dem Fahrrad öffnen sich Orte für die allseitige Nutzung, es vergrößert sich der soziale Raum, der allen gehört, die der angespannten Verkehrssituation innewohnende Aggression kann reduziert werden, die Angst vor Unfällen schwindet. Deshalb ist das Fahrradfahren immer verbunden mit einer „Fahrradutopie", wie Popan gezeigt hat (Popan 2019).[1] Weit über seinen – selbst schon vielfältig produktiven – Funktionalismus hinaus, zeigt es Wirkung, realisiert und imaginiert Transformationen. So ist es nicht nur ein Vehikel des Transports oder Verkehrs, sondern ein Vehikel des Wandels.

1 Cosmin Popans *Bicycle Utopias* ist die zentrale Referenz, wenn es um das utopische Potenzial des Radfahrens geht. Popan arbeitet mit einer utopischen Methode sowie mit teilnehmenden Beobachtungen und Autoethnografie, um die soziale, gesellschaftliche und körperliche Dimension des Radfahrens umfassend und vielschichtig aufeinander zu beziehen. Die utopische Methode simuliert eine Radfahrstadt bzw. Gesellschaft ausgehend von einem in die Zukunft gerichteten Blick. Popan entwickelt – angelehnt etwa an die Bewegung des *slow food* – eine Utopie der Entschleunigung, gedacht vom Fahrrad aus. Obwohl wir grundsätzlich zustimmen und Mobilität als Faktor und zugleich Ergebnis des auf Beschleunigung, Wachstum und einem instrumentellen Mobilitätsverständnis beruhenden Kapitalismus sehen, erweitern wir hier die utopische Dimension auch um ein verändertes Verständnis von sozialen und geografischen Räumen.

Der öffentliche Raum ist hingegen noch immer maßgeblich vom Autoverkehr bzw. dem motorisierten Individualverkehr geprägt. Deshalb kann das gegenwärtig existierende Radfahren an vielen Orten eher als Dystopie erscheinen: marginalisiert, ineffizient und häufig gefährlich. Es ist längst nicht mehr nachvollziehbar, warum das Auto als ineffizientes und die Umwelt und Gesellschaften extrem schädigendes Verkehrsmittel noch immer so dominant und verbreitet ist. Oder besser: Es ist die Logik einer durch das Autofahren selbst hervorgebrachten Rationalität, die Autofahren sinnvoll erscheinen lässt, da alle gesellschaftlichen Subsysteme von Wohnen über Konsum bis Arbeiten darauf ausgerichtet sind (vgl. den Beitrag von Bee in diesem Band). Das Auto und die vielfältigen Infrastrukturen, Institutionen, Politiken, Technologien, Ökonomien sowie die sich tief in die Kultur einlagernden dominanten Vorstellungen von Mobilität sind eng miteinander verwoben und schaffen eine Situation, für die sich auch bei Betrachtung längerer Zeitabschnitte kaum Veränderungen erwarten lassen (vgl. Urry 2007, 117). John Urry verwendet in seiner Auseinandersetzung mit dem „System der Automobilität" den Begriff des *lock-in*, um deutlich zu machen, dass wir aus der vom Auto geschaffenen Situation und Umwelt nur schwer herauskommen werden. Mattioli et al. (2020, 1) sprechen vielleicht noch treffender vom *carbon lock-in*, womit sie zeigen, wie sich mit der Anschaffung eines Autos die Verhaltens- und Denkweisen ändern. Wir scheinen in einer Autokultur und -gesellschaft eingeschlossen zu sein, was sich auch an den intensiver werdenden Auswirkungen der Autoindustrie zeigt, die von den Diskussionen zur Klimagerechtigkeit überraschend wenig tangiert werden. Das System der Automobilität bleibt auch mit der Elektromobilität erhalten, selbst wenn es etwas weniger direkt emittiert: Es bewirkt die Zersiedelung von Landschaften, macht Dörfer zu Durchgangsorten und verstopft die Städte (auch als E-Auto und vor allem parkend).

Auf die damit zusammenhängenden, drängenden Fragen gesellschaftlichen und ökologischen Zusammenlebens bietet das Fahrrad eine Antwort (wenn auch nicht die einzige!) – vor allem in Städten und vor allem schon jetzt: Das Fahrrad kann Städte und Dörfer lebenswerter gestalten, weil mit ihm andere Formen der Mobilität entstehen, die wiederum eine andere soziale, ökologische und infrastrukturelle Umgebung formen. Mit diesen Umgebungsfaktoren geht auch eine andere Sozialität, Ökologie und infrastrukturelle Versorgung von Gesellschaften einher. Nicht nur in der Reduktion klimaschädlicher Emissionen kann das Fahrrad also einen Wandel bewirken, der weit über das Überbrücken von Wegen hinausgeht, sondern auch in Bezug auf Fragen der Mobilitätsgerechtigkeit und der

Städteplanung (vgl. für „Mobility Justice“ Sheller 2018; für „Das Recht auf Stadt“ Lefebvre 2016; Mayer 2012).

Allein und im Verbund mit dem ÖPNV, also anderen Medien der Mobilität, lässt sich mit dem Fahrrad eine nachhaltige Energie- und Mobilitätswende anvisieren. Deshalb ist das Fahrrad für uns nicht nur Medium und Utopie, sondern auch ein Medium der Utopie. Es macht die Zukunft von lebenswerten Innenstädten, flexibler Mobilität, selbstbestimmter Kraftübertragung, anderer Körperlichkeit und kollektiver Subjektivität er-fahrbar. Aus dem *lock-in* beinahe aller Alltagspraktiken und einer vom Auto geprägten und gehemmten gesellschaftlichen Imaginationsfähigkeit heraus fällt es allerdings immer noch schwer, diese schon jetzt realisierbare Antwort einer Fahrradutopie Wirklichkeit werden zu lassen. Daher geht es uns darum, die Perspektive des Fahrrads zu stärken und medienwissenschaftliche Forschung dazu zu verwenden, Vorstellungen von Mobilität zu verändern und durch das Fahrrad andere Kopplungen von Medien und Mobilität zu denken. Damit einher geht auch, mit dem Fahrrad (eine) alternative Geschichte(n) von Mobilität, Technologie und Fortschritt zu erzählen. Schließlich hat das Fahrrad seine Arbeit schon längst aufgenommen – und zwar seit über 150 Jahren.

## Lob der Fahrradmedialität

Vor 150 Jahren selbst als Inbegriff von Modernität wahrgenommen, stellt die anhaltende Potenzialität des Fahrrads eine zu simple Kopplung von Fortschritt und Technik infrage. Es antwortet nicht mit mehr, sondern mit weniger und anderen Industrien bzw. Ökonomien auf das „Problem“ der „Hypermobilität“ (Cox und Koglin 2020, 237). Mit dem Fahrrad stellt sich zudem die Frage, wie trennscharf sich zwischen sozialer und technologischer Praxis unterscheiden lässt (vgl. Bijker 1995). Es ist in seiner Medialität nämlich nicht eindimensional, sondern multipel relational eingebunden und bewirkt somit vielfältige Wahrnehmungen, Praktiken und soziale Hierarchisierungen, die sich in differenzierten Zugängen zu Räumen manifestieren. Es wäre folglich ein Fehler, das Radfahren angesichts seiner technischen Schlichtheit nicht als medial zu verstehen. Das Radfahren regt neue mediale und soziale Konfigurationen an. Nicht zuletzt darin sehen wir sein utopisches Potenzial: Technisch scheinbar einfach ist es als Technologie des *degrowth* zukunftsweisend. In seiner Kopplungsfähigkeit mit kulturellen und sozialen Praktiken, zum Beispiel mit Kindersitzen, Anhängern und anderen Verkehrsträgern, ist es ein relationales Medium, ein Relais

im offenen Austausch mit seiner Umwelt.[2] Durch diese Offenheit verknüpft das Fahrrad ein Bündel von Medien und Praktiken: Es transportiert und wird transportiert, es ist ein Agent und Teil eines agentiellen Gefüges aus verschiedenen mobilen Medien, die vom Zug bis zum Handy reichen können, und es ist als Objekt auch im apparativen Sinne medial. Außerdem ist es Teil von kulturellen Zeichensystemen, es gibt ein Bild ab und es ermöglicht Bilderproduktionen und Wahrnehmungen, die aus unserer Sicht von besonderer Art sind. Denn diese sind in neuen Weisen offen für Kopplungen von Bewegung, Bewegtheit und multisensorischen Reizen (vgl. den Beitrag von Bergermann und Wagner in diesem Band). Die radelnden Wahrnehmenden erfahren andere Räume als Gehende, Auto- und Zugfahrende. Und sie sind in anderen Weisen gemeinsam – selbst wenn sie alleine fahren. Denn Radfahren schafft dynamische und kollektiv gestaltbare Verbindungen zwischen Verkehrsteilnehmenden, zwischen öffentlichen und privaten Räumen.

Die Medialität dieser Gefüge ist nicht selbstgenügsam, auch wenn sie im funktionalen Sinne in sich stimmig ist. Sie produziert Affekte, Sozialität und Offenheit – worunter auch eine spezifische Erfahrbarkeit von Freiheit fällt (vgl. Furness 2014; Sheller 2014, 2018; Aldred 2010): Freiheit von *car dependence*, automobiler Gewalt und der Aneignung von Städten durch Konsum- und Automobilindustrie. Radfahren organisiert Sozialität, Raumaufteilung, Logistik, Mode, Subjektivierung, Kollektivierung, Empowerment sowie *doing family* oder *doing gende*r und *interspecies companionship* anders. Das Fahrrad ist ein Medium, das unsere Wahrnehmung durch die Art der Bewegung und der Geschwindigkeit verändert. Es ist eine Kulturtechnik, die gleichermaßen Körperlichkeit, Kraftübertragung und spontane kollektive Organisation erfahren lässt. Dabei gestaltet es durch seine Praxis die Umgebung und ihre Infrastrukturen ebenso mit wie die beteiligten Körper und Kollektive.

Indem es den Körper mit mechanischen, affektiven und umweltlichen Prozessen verschaltet, agiert Radfahren sowohl im Bereich von Subjektivierung und Individuation als auch in jenem der Kollektivierung und Dezentrierung/Dividuierung. Beides steht in einer Spannung der Bedeutungen, die sich um das Radfahren gruppieren sowie der zahlreichen kulturellen und sozialen Bedeutungen (vgl. die Beiträge von Sander, Keck und Bee

2 Diese Offenheit erhöht allerdings auch die Gefährdung des Körpers, insbesondere erhöht es für FLINTA und BIPOC die Möglichkeit, belästigt zu werden (vgl. Kern 2020, 163). Diese Sicherheit darf kein privates Gut darstellen (vgl. Kern 2020, 176). Eine Mobilitätswende muss intersektional gedacht werden.

in diesem Band). Was wir hier beschreiben, ist eins der zwei produktiven Paradoxien des Radfahrens. Das erste Paradoxon bezeichnet die zwei Vektoren Eigenqualität / das „Lob" des Fahrradfahrens (an sich) einerseits vs. seine relationale Qualität andererseits (das Offene, Koppelbare, vgl. zum Fahrrad als „modularer Technologie" auch Cox 2018, 49). Das zweite Paradoxon liegt darin, dass es eins ist und zugleich viele; dass es vereint und individuiert. Wahrscheinlich kann echter Wandel in der Stadtplanung nur stattfinden, wenn das Fahrrad auf beiden Ebenen verstanden wird: als hochanschlussfähig und mit eigenen Dynamiken und Bedürfnissen, die sich nicht nachträglich in autozentristische Stadtplanung hineinzwängen lassen, und das gleichzeitig neue, die vorhandenen Regeln und Systeme der Aufteilung infrage stellende Räume schafft. Dies ist nur einer der Aspekte, warum das Radfahren so kompatibel mit vielen subkulturellen Bewegungen ist. Das Fahrrad vereint diese scheinbaren Widersprüche. Denn Radfahren ist Autonomie und Unabhängigkeit und wird in vielen sozialen Bewegungen gerade dafür geschätzt. Es ist aber auch offen und ermöglicht Begegnung und Verknüpfung mit der Stadt – im Gegensatz zum „cocooning" des Autofahrens (Manderscheid 2018, 34). Auf besondere Weise verschaltet es so Innen und Außen. Statt das Fahrrad defizitär zu beschreiben, also seine vermeintlich mangelnde Trennung vom Außen zu sehen, sehen wir vielmehr sein Potenzial für mediale Verschränkungen. In dieser Perspektive ist das Fahrrad kein minderwertiges Verkehrsmittel gegenüber dem Auto, sondern begünstigt die Erforschung neuer subjektivierender und sozialer Räume.

Das Fahrradfahren als Medium zu verstehen widerspricht also nicht der Perspektive, es immer in Relation zu seiner Umgebung und den Gegebenheiten der Infrastruktur zu betrachten, die es eben auch vermittelt und produziert. Fahrradfahren ist ein Medium der performativen Aneignung (von Räumen und Rollen) und es wird durch Beschränkungen im Bestehenden bestimmt (vor allem von der Dominanz der Autokultur und -infrastruktur).

## Lob des Fahrradaktivismus

Die medialen Effekte und Affekte des Radfahrens sind nicht automatisch mit dem Fahrrad gegeben, sondern entfalten sich vielmehr in den individualisierenden und kollektivierenden Praktiken des Radfahrens. Zugleich gehört es zum utopischen Potenzial des Fahrrads, dass (und wie) sich aktivistische Praktiken um die offene Medialität des Fahrrads herum organisieren. Beispiele sind hier Zusammenschlüsse wie die C*ritical Mass*

*Rides*[3] und Fahrradkollektive weltweit (vgl. den Beitrag von Sander in diesem Band). Politische Fahrradkollektive und -bewegungen haben ein breites Spektrum, das von Umweltthemen über Reparaturcafés zu Fahrraddemos reicht. Es gibt schon lange nicht mehr nur allgemeine *Reclaim-the-Street*-Events wie diejenigen der C*ritical Mass*, sondern auch besondere Zusammenschlüsse wie die *Fancy Women Bike Rides*[4] oder die *Purple Rides* (feministische Frauen*Fahrraddemos durch Berlin), die auf die Diskriminierung von FLINTA*-Personen im öffentlichen Raum aufmerksam machen wollen (vgl. die Interviews mit Pinar Pinzuti und Isabell Eberlein in diesem Band). Gemeinsam ist diesen unterschiedlichen Fahrradbewegungen in der Regel die Freude am (gemeinsamen) Fahrradfahren, die Aneignung des öffentlichen Raums sowie häufig auch die Forderung nach einer nachhaltigen und inklusiven Mobilität sowie nach Selbstbestimmung, gesellschaftlicher Teilhabe und Repräsentation. Aber auch Affekte des (Selbst-) Empowerments, der nicht-hierarchischen Organisation oder Schwarmstruktur und von geteilter Freizeit und Spaß werden als zentrale Aspekte von Fahrraddemonstrationen beschrieben (vgl. Furness 2010, 80).

Durch solche Variationen der radfahrenden Bewegungen eignen Akteur:innen sich den Stadtraum auf unterschiedliche Weise an. Auch spontane, wenig organisierte Praktiken der Fahrradkultur tragen dazu bei, dass das Radfahren Wandel ermöglicht. BMX- oder Fixiefahrer:innen beispielsweise erschließen sich den urbanen Raum, indem sie ihren eigenen Regeln folgen, sich ebenfalls Räume aneignen und Strecken oder Hindernisse überwinden. Auch alle anderen Radfahrenden sind mehr oder weniger häufig gezwungen, sich ihren Weg zu suchen, denn wenn

3 Als Critical Mass Rides werden Fahrraddemos und gemeinsame Fahrradfahrten bezeichnet, die durch das Radfahren in einer ‚kritischen Masse' den Spaß am gemeinsamen Radfahren zelebrieren, das Recht auf Sichtbarkeit und Sicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr einfordern und mit der verkehrspolitischen Botschaft „Wir blockieren den Verkehr nicht, wir sind der Verkehr" auf sonst vom Auto dominierten Straßen fahren – manchmal in Kostümen und mit Musik, meist an einem festen Tag der Woche zu einer festen Zeit. Critical Mass Rides sind in den frühen 1990er Jahren in San Francisco entstanden und haben sich von dort aus auf unzählige Städte auf der ganzen Welt verbreitet. Zack Furness charakterisiert sie als eine „kritische Praxis", die von Spontanität und Spaß geprägt ist – ein „anarchisches Event", das sich durch Selbstorganisation und seine nicht-hierarchische Struktur auszeichnet und durch seine Anziehungskraft und Provokation gleichermaßen eine Diskussion über die Rolle des Fahrrads in einer vom Auto dominierten Welt anstößt (vgl. Furness 2014, 134ff.).

4 Die Fancy Women Bike Rides sind gemeinsame Fahrradfahrten von Frauen* in explizit schicken oder femininen Outfits, die 2013 in Izmir gestartet wurden, um Frauen* Sichtbarkeit und Raum in der türkischen Radkultur zu geben (vgl. das Interview mit Pinar Pinzuti in diesem Band).

die Radwege fehlen, sind wir Radfahrende als „Derivate" des Verkehrs (Manderscheid 2018, 28) auf Kreativität angewiesen. Fahrradfahrende zeichnen so neue Bewegungsvektoren in die Stadt ein. Sie deuten zugleich in eine mögliche Zukunft. Die Philosophie des Radfahrens (vgl. Ilundáin-Agurruza, Austin und Reichenbach 2013) kennt Utopie als Praxis oder als Technik, nicht als ein in die weite Ferne gerücktes Idealbild (vgl. Popan 2019). Gerade weil die Utopie des Radfahrens im Hier und Jetzt verwurzelt ist, alle Aufmerksamkeit im Außen und zugleich im Körper situiert ist, wird sie zum Vehikel der Transformation. Das Fahrradfahren ist ein Medium der Utopie, aber im Hier und Jetzt.

Das Radfahren ist also keine idealistische Utopie, sondern eine pragmatistische im philosophischen Sinne. Es ist Denken in Bewegung, Denken der Bewegung und Denken mit Bewegung (vgl. Larsen 2018). Mit Brian Massumi (2011, 12) kann gesagt werden, dass das Radfahren zugleich spekulativ und pragmatisch ist, es sucht sich Wege und wirkt somit performativ auf eine mögliche Zukunft. Auch hier zeigt sich noch einmal: Es ist für sich, sein eigenes Momentum *und* Vehikel der Transformation. Es ist kein Mittel zum Zweck. Radfahren ist technisch *und* sozial, wie Isabell Eberlein in diesem Band insistiert. Seine Bedeutung für Individuen darf nicht auf den Transport verengt werden. Sonst würde aus dem Blick geraten, dass es viele kulturelle Bedeutungen von Radfahren gibt und sich viele feministische und intersektionale sowie gegen Rassismus und Gentrifizierung gerichtete Bewegungen um das Radfahren versammeln (vgl. Eberlein, Pinzuti und Sander in diesem Band).

Dies ist ein weiteres zu realisierendes Potenzial des Radfahrens: Es gestaltet sich zwischen Mainstream und Subversion. Im Gegensatz zum Auto ist es immer viele. Während das Auto als massiv, gewaltförmig und vereinheitlichend erscheint, begegnet uns das Fahrradfahren in multiplen Formen: zur Arbeit radeln, im Schwarm fahren, ausfahren, mit Lenkerradio oder Beatbox fahren, allein fahren, um die Wette fahren, ganz langsam fahren, rollen, schieben, Einkäufe fahren, an Autos vorbeirollen, sich auf den Straßen durchschlängeln, nachts durch die Fußgänger:innenzone fahren, Trail fahren, fliegen, Downhill, rückwärtsfahren, Trick fahren, auf dem Gepäckträger, im Kindersitz oder im Lastenfahrrad (mit)fahren, betreutes Fahren mit Kindern, Bikepacking, reisen, Winterfahren, Sommerfahren und vieles mehr (siehe auch die Aufstellung der vielen Formen des Radfahrens im Film im Beitrag von Schwaab in diesem Band). Auch wenn situativ im Gefüge multipler Geschwindigkeiten und Bewegungsformen – und vor allem im durch den Autoverkehr verknappten Stadtraum – das

Radfahren von Fußgänger:innen als Störfaktor oder sogar Bedrohung erfahren werden kann: Das Radfahren ist noch immer ein Underdog. Aber es ist auch Mittel der Vergemeinschaftung, Protest gegen Repressionen, das Patriarchat, die Einschränkung von Bewegungsfreiheit und gegen den Ausverkauf der Städte an private Investoren, und ermöglicht dabei auch Befreiung und Emanzipation (vgl. den Beitrag von Keck in diesem Band).

Für die Mobilitätswende ist es von größter Bedeutung, dass mehr Menschen häufiger Fahrrad fahren, dass es seinen festen, abgesicherten Platz im alltäglichen Gefüge bekommt – und zwar nicht nur für Freizeitfahrten. Daher muss es in dieser Bewegung hin zu mehr Radfahren, mit einem Medium oder Vehikel der Diversität, Vielheit und Differenz, zugleich mehr statt weniger Nischen geben. Wenn viele Rad fahren, verändert sich Radfahren selbst: „The bicycle has not only acquired different meanings in different places at different times – it has been a different machine in different places and at different times" (Mänisto-Funk und Myllantaus 2019, 16). Mit Simondon gesprochen: Es ist Technik und Sozialität, und beides muss auch in seiner zukünftigen Implementierung dynamisch gedacht werden (vgl. Bee und Schwaab in diesem Band).

Wir räumen der Diversität im Radfahren einen so prominenten Platz ein, weil sich Radfahren gegenüber anderen sozialen Bewegungen öffnet und umgekehrt auf soziale Bewegungen wirkt. Damit *bike lanes* keine *white lanes* bleiben (Hoffmann 2020). Das Radfahren bedeutet Unterschiedliches an unterschiedlichen Orten auf der Welt und in verschiedenen Gesellschaften, bestimmt durch soziale, rassifizierende und vergeschlechtlichte Differenzen. Auch das ist eine Utopie: Das Fahrradfahren meint nicht für alle dasselbe, kann aber für viele an vielen Orten ein probates Mittel des Protests und der Selbstbestimmung sein (vgl. die Beiträge von Bee, Eberlein, Pinzuti, Keck und Sander in diesem Band). Es muss viele Anknüpfungspunkte geben, viele Bedeutungen und damit auch viele Praktiken, die die Bedeutungen des Radfahrens multiplizieren (zu einem intersektionalen Begriff von *bicycle justice* vgl. Golub, Hoffmann, Lugo und Sandoval 2016; Scott 2020, 123). So wird die Zukunft des Radfahrens nicht allein vom Planerischen her gedacht.

Nur in seiner sozialen Vielheit kann Radfahren Medium der Utopie sein. Auch dies bleibt ein produktiver Widerspruch, in dem viele Akteur:innen an der Mobilitätswende mitwirken: Frauen*, die auf der Straße fahren, weil sie sich diese aneignen, genauso wie das Rollen auf dem Radweg mit Tüten am Lenker oder Hund im Körbchen oder das Fahren von kleinen Kindern auf Gehsteigen, die sich damit wenigstens ein Stück des vom Auto geraubten

öffentlichen Raums nehmen. Der subversive Reiz des Fahrradfahrens ist nicht verschenkt, wenn wir es zum Mainstream einer sozialökologischen Mobilitätswende machen und offen für die Vielheit seiner Praktiken sind. So können sich auch zukünftig neue Kulturtechniken entwickeln. Mehr und innovative Formen können sich herausbilden, die auch im Widerstreit existieren können. Dadurch werden auch mehr Menschen vom Fahrradfahren angesprochen. Es braucht Räume für Experimente (vgl. Knie und Canzler 2019) und Utopien des Radfahrens. Und dafür braucht es das, was Mimi Sheller „infrastructures of hope" nennt (zit. n. Cox und Koglin 2020, 235).

## Kritik des E-Bikes?

Wenn aktuell das Fahrrad mehr Aufmerksamkeit erhält, dann unter anderem auch wegen des Erfolgs von E-Bikes. Im Autor:innenkollektiv sind wir uns nicht einig über die politische und die konzeptuelle Position von E-Bikes, denn es gibt konfligierende Positionen hinsichtlich der Definitionen des Fahrrads und der Mobilität, die in diesem Band immer wieder auftauchen werden. Weiten E-Bikes die produktive Medialität des Fahrrads auf ansonsten immobilisierte Menschen aus oder tragen sie zu neuen Geschwindigkeitswettbewerben und mehr Ressourcenabbau bei, ziehen das Fahrrad somit in die Automobilitätslogik hinein und überschreiben vorhandene Fahrradinfrastrukturen?

Wie Behrendt (2018) gezeigt hat, ist das E-Bike politisch und industriell solide in den von der Autologik dominierten Bereich der E-Mobilität eingebunden. Auch hinsichtlich seiner Technizität – etwa der erhöhten Abhängigkeit von einer normierten Energieversorgung und der tendenziellen Loslösung von der Körpergebundenheit – unterläuft das E-Bike einige der Faktoren, die der Medialität des Radfahrens ihr spezifisches Potenzial verleihen. In der Alltagserfahrung und in dessen Infrastruktur ist es demgegenüber weiterhin eng mit dem nichtmotorisierten Fahrrad verbunden (und wie dieses der Gewalt des Autos ausgesetzt).

Das E-Bike auszuschließen würde dennoch bedeuten, es sich zu leicht in der Bestimmung der vermeintlich ursprünglichen Identität des Fahrrads zu machen, die wir durch unseren Begriff der sozialen und technologischen Offenheit des Fahrrads beschreiben und damit von seinen Potenzialen aus denken. Es gibt viele Ausformungen des Fahrrads und seine Entwicklungen und Transformationen sind ein andauernder und unabschließbarer Prozess, der zahlreiche Möglichkeiten bietet, mit Fahrradfahren Fragen des

Lifestyles und Artikulationen von Nischenkulturen und Identitätspolitiken zu verbinden. So ist es beispielsweise von Bedeutung, dass Juliet Elliott, deren Social-Media-Präsenz im Beitrag von Bee (in diesem Band) eine Rolle spielt, neuerdings vorwiegend ein Gravelbike und nicht ein anderes Fahrrad fährt. Das E-Bike wäre dann nur eine weitere Variante eines Fahrrads, das sich als Rennrad, Mountainbike, BMX-Rad oder dem Stadtrad, Hollandrad und Klapprad in unzähligen Varianten ausdifferenziert hat und weiter ausdifferenziert. Ebenso spielt das E-Bike wie erwähnt auch im Zusammenhang mit der Ermächtigung und Emanzipation von Fahrradfahrenden eine Rolle, weist auf die körperlichen Voraussetzungen hin, die mit unterstützungslosen Fahrrädern verbunden sein können und die damit ausgeglichen werden. Es bietet hier neue Möglichkeiten des Sozialen im Zusammenfahren unterschiedlicher Menschen mit unterschiedlichen körperlichen Voraussetzungen, die den besonderen sozialen Aspekt einer flexiblen Kollektivierung mit dem Fahrrad herausstellen und vielleicht auch optimieren. Das E-Bike akzentuiert somit auch eine weitere Identitätsoption des Fahrrads, als Teil einer nahtlosen Einordnung in eine flexiblere Infrastruktur der Mobilität, die abseits des Autos gedacht werden kann (vgl. den Beitrag von Stauff in diesem Band).

Andererseits spielt es für die Identität des Fahrrads eine Rolle, dass die Technologie, einfach und im Kern unverändert, seit mehr als hundert Jahren Mobilität ermöglicht und es als anpassungsfähiges, reparierbares, offenes technisches Objekt begriffen werden kann. Das Fahrrad ist relativ lange ohne elektrische Motoren ausgekommen. Diese Offenheit und damit auch viele (aber nicht alle) Aspekte einer Utopie des Fahrrads als einfacher, ressourcenschonender und erschwinglicher Technologie werden durch das E-Bike bedroht (selbst einfache E-Bikes sind doppelt so teuer wie Standardräder, können aber auch das Drei- bis Vierfache kosten). Zusätzlich kann das E-Bike immense Effekte auf die Infrastruktur des Fahrrads haben bzw. dazu beitragen, dass dieses seine relative Unabhängigkeit von Infrastrukturen verliert, die es vom Auto mit seinen Tankstellen, Tanklastern, Raffinerien, Pipelines und Tankschiffen unterscheidet. Momentan braucht das Fahrrad Lade- und Unterstellmöglichkeiten oder wenigstens abnehmbare Akkus, die geladen werden müssen und die Vorstellung eines spontanen ungeplanten, individuellen Fahrens verändern. Dies bedeutet auch die Anbindung an eine Infrastruktur, die bei elektronischen Geräten und Medientechnologien wie dem Smartphone immer verdrängt wird, aber im Kontext eines größeren Interesses für die Materialitäten und Infrastrukturen der Medienkultur auch von unserer Disziplin (vgl. Parikka 2014 und 2015; Gabrys 2011) vermehrt angesprochen wird. Daher wäre es

naiv, als Medienwissenschaftler:innen diese Veränderung des Fahrrads zum E-Bike nicht anzusprechen und zu problematisieren. Das E-Bike droht zudem, die Ökonomie und Infrastruktur des Fahrrads selbst zu verändern: Es verdrängt in Fahrradgeschäften konventionelle Räder und beansprucht Produktionskapazitäten in einem Maße für sich, dass ein *lock-in* droht, wie hier im Zusammenhang mit einer sich tief in unsere Gesellschaft eingeschriebenen Autokultur beschrieben – diesmal ein *lock-in* der E-Bike-Mobilität, deren Dominanz Formen des nicht motorunterstützten Fahrradfahrens in eine Nische verbannen könnte.[5]

Welche Rolle das Fahrrad etwa im Film spielt und welche Wahrnehmungen und Erfahrungen es ermöglicht, wie es die Ästhetik von Film verändern kann (vgl. Schwaab in diesem Band), welche Rolle es in der Kulturgeschichte spielt (vgl. Keck in diesem Band), welche Formen des Aktivismus und der Community es hervorbringt (vgl. Bee, Eberlein, Pinzuti und Sander in diesem Band) und vieles mehr, ist auch abhängig von der technologischen Identität und der Form des Fahrrads. Diese Identität des Fahrrads und ihre Effekte würden durch das E-Bike womöglich nicht nur ergänzt, sondern auch transformiert werden. Aus diesen Gründen bleibt der Status des E-Bikes in diesem Band ungeklärt, was aber nicht bedeuten soll, dass seine Existenz gleichmütig zur Kenntnis genommen wird – sie fordert uns vielmehr heraus. Das E-Bike ersetzt das Auto nämlich genauso gut, wie es das Fahrrad ersetzt. Einig sind wir uns in jedem Fall, dass das Fahrrad auch ohne Elektrizität ein noch lange nicht vollständig erschlossenes Potenzial besitzt – sowohl für die Medienwissenschaften als auch für die Imagination und Realisierung von inklusiven und ökologischen Mobilitäten und diversen Körperkollektiven.

## Ups and downs – die Wiederentdeckung des Fahrrads?

Wenn wir eingangs Radfahren als Medium gesellschaftlichen Wandels beschrieben haben, dann meinen wir, dass sich mit dem Radfahren soziale und technische Entwicklungen verschränken können. Dies geschieht auf

5 Wir beziehen uns mit dieser Kritik überwiegend nicht auf den Logistiksektor (Transport von Päckchen etc.), der den städtischen Verkehr gerade auf der ‚letzten Meile' entscheidend entlasten kann, und auch nicht auf Lastenräder, mit denen etwa mehrere Kinder transportiert werden, die ansonsten im Auto chauffiert würden (allerdings ist auch hier erst in den letzten Jahren eine Verdrängung von Lastenrädern ohne Hilfsmotoren festzustellen), sondern auf eine individuelle Benutzung unter anderem im Freizeitbereich.

nicht-lineare Weise. Radfahren nimmt nicht einfach kontinuierlich zu. Tiina Männistö-Funk und Timo Myllantaus (2019) weisen auf die komplexe Geschichte der Abnahme des einst modernsten Verkehrsmittels hin – diese Geschichte gilt es auch für seine derzeitige regionale Wiederentdeckung zu erzählen. Denn wenn es auch politisch und gesellschaftlich plausibler wird, Rad zu fahren, wenn Symbole des Radfahrens aktuell auf T-Shirts sehr präsent sind und als *Greenwashing* kommerziell genutzt werden, so bereitet dies dem privat besessenen Auto als dominanter Mobilitätsform noch immer nicht das Ende (vgl. Furness 2014; Sheller 2018). Daher ist der derzeitige Boom mit Vorsicht zu betrachten.

Noch eine weitere Dimension ist in Bezug auf das Radfahren aktuell relevant: die wirtschaftliche Entwicklung des Radmarktes. Der Fahrradsektor ist derzeit einer der am stärksten wachsenden Sektoren. Der Markt für Fahrräder in Europa hat sich 2020 enorm vergrößert, monatelange Lieferengpässe zeigen, dass die Hersteller mit der Produktion kaum hinterherkommen. Zum ersten Mal arbeiten im Fahrradsektor so viele Menschen wie im Bahnsektor (vgl. Krüger 2021). Zeitungen finden es berichtenswert, dass 2020 mehr Fahrräder mit Elektromotor verkauft wurden als Dieselfahrzeuge (ebd.). Das Fahrradfahren ist als Wirtschaftsfaktor erkannt worden: Es wird ein Potenzial von über 76.600 neuen Arbeitsplätzen vermutet, wenn sich Städte als Fahrradstädte auf dem Level Kopenhagens aufstellten, so die WHO (Reichel 2015). Die Fahrradinfrastruktur kann also direkt zum Auffangen möglicher wegbrechender Arbeitsplätze beitragen – ein Szenario, was vonseiten der Automobilindustrie angesichts der notwendigen Verkehrswende regelmäßig als Damoklesschwert angerufen wird. Das Wachstum der Fahrradbranche um 55 Prozent zwischen 2014 und 2018 liegt an seinem noch vergleichbar kleinen Marktanteil und an der boomenden Elektromobilität. Sie lässt sich noch nicht zu 100 Prozent vom Freizeit- in den alltäglichen Pendler:innensektor übersetzen. Gleichzeitig schreitet aber auch das Wachstum des Automarktes weiter voran.[6] Dies übersetzt sich in weitere Infrastruktur-Großmaßnahmen wie den Ausbau von Autobahnen. Beides, Rad- und Autofahren, führt weg von der ÖPNV-Nutzung und ist unter anderem einer coronabedingten Entwicklung geschuldet.[7]

Für die Verkehrsforscher Knie und Canzler hat das Auto dennoch bereits einen Bedeutungsverlust erlitten (2019). Automarken dienen nicht mehr

6 Die PKW-Dichte ist zwischen 2009 und 2019 in Deutschland um 12% gewachsen (Tagesschau 2020).

7 Radfahren wäre jedoch eine ideale Ergänzung zu ÖPNV Angeboten, während das Autofahren ÖPNV verdrängt.

milieuübergreifend als Identifikationsmittel, Jugendliche machen nicht mehr zwangsläufig einen Führerschein, das Teilen von Autos wird als Alternative zum Besitz des eigenen Autos angenommen. Was die beiden für Deutschland feststellen, konstatiert Mimi Sheller ebenso für die USA (vgl. Sheller 2015). Durch die Einrichtung von Fahrradprofessuren und den nationalen Radverkehrsplan wird in Deutschland derzeit auch auf Bundesebene das Potenzial des Radfahrens erkannt, wenn auch auf minimalem Niveau.

Zudem sind *Pop-up-Radwege* ein Symbol für Aufbruch und Pragmatismus zugleich. Sie strahlen Veränderbarkeit in den öffentlichen Raum aus. Man kann diese Entwicklungen jedoch nur lokal und sozial spezifisch verorten. Es sind Veränderungen, die auch aufgrund politischer Entscheidungen sehr partikular verlaufen können. Gerade aber die Beispiele von fahrrad- und fußgänger:innenfreundlichen Stadtteilen in Barcelona und Madrid und zukünftig auch Berlin (Volksentscheid Berlin autofrei 2021) zeigen, wie wegweisend städtebauliche Aktionen wie die sogenannten „Kiezblocks" für mehr Radverkehr – und weniger Autoverkehr – sein können.[8]

Dass der Begriff „Verkehrswende" in der Politik bisher häufig noch symbolisch benutzt wird, bestätigen viele Fahrradaktivist:innen. So wird nur ein Bruchteil dessen, was für den Straßenbau zur Verfügung steht, in Radinfrastruktur investiert (in Berlin wurden 2018 4,7 Euro pro Einwohner für Radinfrastruktur ausgegeben, in Kopenhagen dagegen 35,6 Euro). Das Auto mag einen Bedeutungsverlust erleben, aber wenn selbst Billie Eilish, wie es die Dokumentation *The World's a Little Blurry* (2021) zeigt, sich nichts sehnlicher wünscht als einen Führerschein und ein Auto, dann lebt der alte Traum der Automobilität selbst in vermeintlich progressiven Jugendkulturen weiter (vgl. zu Musik und Autofahren Duffett und Peter 2020).

Während das Radfahren also symbolisch in einigen Szenen und Milieus durchaus aufgewertet wird, der Fahrradmarkt insgesamt wächst, mehr Menschen ein Rad besitzen und *Pop-up-Radwege* lokal zu Steigerungen des Radverkehrsanteils führen, werden alte Träume des Autos als Medium der Freiheit weitergeträumt.

8 Kampagnen wie das Bürger:innenbegehren „Berlin autofrei" ereignen sich quer zu verschiedenen politischen Bewegungen, während gleichzeitig das Thema Klimagerechtigkeit als Antithema von rechts gekapert und als Elitenthema gebrandmarkt wird. Hier wird Angst vor Privilegienverlust instrumentalisiert, der mit ökologischen Transformationen genauso einhergeht wie mit anderen gesellschaftlichen Veränderungen.

## Zwischen Desiderat und Trend: Das Fahrrad in der Mobilitätsforschung

Die realpolitische Marginalisierung des Fahrrads hat ihren Gegenpart interessanterweise auch in der akademischen Beschäftigung mit Mobilität, Infrastruktur und Medialität. In deutlichem Kontrast zu den vielfältigen Potenzialen des Fahrrads und seiner dichten Verwobenheit mit verschiedensten Aspekten der Alltagskultur seit nunmehr 150 Jahren steht sein langes Nischendasein in den Kultur- und Medienwissenschaften. Es gibt wenige Texte zum Fahrrad, die als Referenzpunkte für umfassendere konzeptuelle oder historische Diskussionen fungieren, wo also vom Fahrrad aus gedacht wird. Eine der wenigen Ausnahmen ist sicher die Erläuterung des sozial-konstruktivistischen Ansatzes in der Techniksoziologie anhand der Herausbildung des „safety bicycles" (Pinch und Bijker 1984). Automobilität und Flugzeuge, Eisenbahnen und Schiffsverkehr haben sehr viel mehr Aufmerksamkeit erhalten, nicht zuletzt wohl, weil sie zum einen die Großerzählungen der Moderne schlicht passender illustrieren als das Fahrrad (Standardisierung, Verdichtung von Raum und Zeit etc.) und weil sie zum anderen als ganz offensichtlich komplexe „großtechnische Systeme" (Hughes 1983) auch methodische und theoretische Debatten bündeln konnten.

Symptomatisch hierfür ist, dass das Fahrrad zunächst auch in der sich ausbildenden soziologischen Mobilitätsforschung und im anschließend interdisziplinär sich ausweitenden *mobility turn*, etwa in den Medienwissenschaften, kaum eine Rolle spielte. In den programmatischen Texten der Mobilitätsforschung kam das Fahrrad zunächst gar nicht vor. Obwohl die neue Disziplin Bewegungen von Menschen, Dingen und Informationen weit über den Verkehr hinaus als ein konstitutives Element aller Vergesellschaftung in den Blick nehmen will, bilden industrielle Verkehrsinfrastrukturen immer wieder einen plausibilisierenden Bezugspunkt. So beginnt etwa die Skizze eines *new mobilities paradigm* von Mimi Sheller und John Urry mit der Feststellung, dass die Sozialwissenschaften die Relevanz des Autos kaum ausreichend diskutiert hätten (Sheller und Urry 2000; 2006, 209). Auch wenn sie unterstreichen, dass das Auto nur ein Beispiel sei, um letztlich alle Orte und Objekte auf die sie ermöglichenden und durchkreuzenden Mobilitäten hin zu untersuchen, so bleibt das Fahrrad außen vor.

In einer breiteren historischen und konzeptuellen Perspektive zielt die Mobilitätsforschung darauf, Sesshaftigkeit und Territorialität (und den

entsprechenden *sedentary bias* der Soziologie) als selbstverständliche Bezugspunkte kritisch zu hinterfragen. Vor allem in der Geschichtswissenschaft wurde auf die Gefahr eines *modernist bias* in der Ausbildung des neuen Paradigmas hingewiesen (Geltner 2021). Weit über die vermeintlich spezifisch moderne Hypermobilität hinaus werden dabei Bewegung, Beweglichkeit, Wanderung, Reise und Transport als konstitutive Elemente von Kultur in den Blick genommen (vgl. Greenblatt 2010). Generell wird hinterfragt, inwiefern die Gegenüberstellung von nomadischem und sesshaftem Leben zu groben Vereinfachungen führt. Nicht nur die Verdichtung des städtischen Lebens, sondern auch die charakteristische Mobilität von Schifffahrt, von Bergbauprojekten oder Militär brachte immer wieder neue Machtformen und Regierungstechniken hervor (für das Mittelalter z.B. Geltner und Weeda 2021). Statt Mobilität dabei als eine Blackbox zu behandeln oder sie nur als das Gegenteil von Stabilität und Solidität zu betrachten, soll rekonstruiert werden, wie sich Beweglichkeit, Transport, Fließen in vielfältiger Weise mit verankerten Materialitäten und lokal spezifischen Praktiken verzahnt (vgl. Hannam, Sheller und Urry 2006, 4). In der Mobilitätsforschung zum 20. und 21. Jahrhundert ist aber die reelle und symbolische Prägnanz des hochtechnisierten Verkehrs so dominant, dass das scheinbar wenig technisch verstandene Fahrrad kaum Beachtung erhält. Das ist kaum verwunderlich, insofern die neue Perspektive am ehesten unter Verweis auf die auffälligsten Verkehrsformen deutlich machen kann, dass einer Gesellschaftsanalyse ohne Berücksichtigung von Mikromobilität wichtige Aspekte entgehen. Sowohl die Qualität als auch die Quantität von Mobilität zeigen sich hier besonders prägnant. Die räumlich-geografische Mobilität von Menschen, Dingen und Informationen hat drastisch zugenommen – sei es durch flexiblere Arbeitsverhältnisse oder durch preiswertere Flugreisen. Logistik hat sich zudem mittlerweile als Paradigma kapitalistischer Mobilitätssysteme über den Transportsektor hinaus etabliert und schließt auch das Fahrradfahren und Lösungen für die ‚letzte Meile' mit ein.

Auch die Umschlagbilder der einschlägigen Bände markieren Mobilität in ihrer großtechnischen Variante, indem sie Bilder von Flughäfen (Elliott und Urry 2010; Grieco und Urry 2011), Autobahnen (Sheller 2018) oder Schienenverkehr (Adey et al. 2014) nutzen, um ihren Themen Überzeugungskraft zu verleihen. Auch im ersten Editorial der 2006 begründeten Zeitschrift *Mobilities* wird der Flugverkehr als zentrales Beispiel genommen. Das Fahrrad findet dagegen in einer einzigen Fußnote Erwähnung, wo es zusammen mit Mobiltelefonen, iPods, Laptops und Helikoptern als Beispiel

für die zunehmende Individualisierung und Verkörperung von Mobilität im 21. Jahrhundert auftaucht (Hannam, Sheller und Urry 2006, 16).

Spätestens seit den 2010er Jahren finden sich aber nicht nur in dieser Zeitschrift, sondern auch in der weiteren Mobilitätsforschung regelmäßig Beiträge zum Fahrrad. Nicht zuletzt das zunehmende Interesse an Fragen von Nachhaltigkeit und Ökologie einerseits und Ungleichheit andererseits macht das Fahrrad zu einem idealen und brisanten Gegenstand – und wird zum Beispiel in Mimi Shellers *Mobility Justice* ausführlich thematisiert (Sheller 2011; 2018). Dies heißt allerdings, dass das Fahrrad zum einen (wie auch in unserem Band) vorwiegend im Verhältnis zur dominanten, motorisierten Mobilität diskutiert wird, zum anderen, dass es häufig auf seine Rolle als Fortbewegungsmittel reduziert bleibt. Ausnahmen sind hier etwa die Arbeiten von Peter Cox (u.a. Cox und Koglin 2020), Zack Furness (2010, 2014), Cosmin Popan (2019) und Justin Spinney (2007 u.v.a.).

Weder also hat das Fahrrad bisher eine Rolle in der konzeptuellen Ausarbeitung von Mobilität, noch wird – jenseits seiner ökologischen und politischen Rolle – die Besonderheit seiner technisch-ästhetischen Verfasstheit diskutiert.

## (Kein) Fahrrad in den Medienwissenschaften?

In den Medienwissenschaften spielt das Fahrrad bislang weiter keine Rolle, was umso überraschender ist, weil der *mobility turn* vielfältig aufgegriffen wurde: Vor allem mit dem Smartphone und der Zunahme von drahtloser Infrastruktur haben die Möglichkeiten, Medien in Bewegung zu gebrauchen, zugenommen; zugleich wird die technische Mobilität immer intensiver medial organisiert (Maps, Tracker, Sensoren etc.). Nicht zuletzt inspiriert durch die Auseinandersetzung mit Akteur-Netzwerk-Theorien sind Infrastrukturen der Zirkulation im weiteren Sinne sowie Verkehr und Transport im engeren Sinne vielfach diskutiert worden (z.B. Waitz 2014; Neubert und Schabacher 2013). Der *mobility turn* hat darüber hinaus auch konzeptuell neue Perspektiven eröffnet. Für die Medien werden materielle Solidität und räumliche Anordnung als häufig selbstverständliche Bezugspunkte infrage gestellt, was neue Perspektiven auf grundlegende medienwissenschaftliche Fragen ermöglicht – zum einen auf die Kontextualität und den dispositiven Charakter von Medien (z.B. Portabilität), zum anderen aber auch auf die Verschränkung von Medien mit (anderen) Systemen und Infrastrukturen von Mobilität. Das Fahrrad ist hier mit ganz wenigen

Ausnahmen (z.B. *La bicyclette* 1998; Thielmann, Schulz und Lommel 2018; Bennett 2019) in den Medienwissenschaften kein Thema.

Eine Kopplung von Medienwissenschaften und Mobilitätsstudien lenkt den Blick auf die nicht-instrumentelle Logik von Mobilität und Vermittlung (Adey 2017, 208–71). So wie Mobilitätsforschung nicht an einer Bewegung der Raumüberbrückung allein interessiert ist, so sind Medienwissenschaften nicht am Was, sondern am Wie der Medienpraktiken interessiert. Mobility Studies denken nicht von der Überbrückung von Räumen aus, so wie auch Medienwissenschaften nicht von einem neutralen Zwischen ausgehen. Mobilität wird zudem nicht nur durch mediale Praktiken und Kulturtechniken hervorgebracht – sie prägt sämtliche Medienformen, vom Zug über das Smartphone bis zu Filmästhetiken. Wie denken wir also zukünftig ausgehend von der Kopplung von Fahrradmobilität und Medien?

Der selektive Fokus von medienwissenschaftlicher Mobilitätsforschung lässt sich erneut und zumindest teilweise mit der gegebenen Realität und ihren Evidenzeffekten erklären: Die Verzahnung von mobilen Medien und Verkehr ist besonders auffällig an Flughäfen, Bahnhöfen und in Zügen, wo die regelmäßige Mediennutzung zur Herausbildung einer Medienindustrie geführt hat, die sich auf die Zeitrhythmen des Verkehrs ausrichtet (vgl. Tussey 2018). Allerdings wird auf dem Fahrrad ebenfalls beispielsweise Musik gehört (wenn auch meist illegal) und in bestimmten Fahrradcommunitys haben sich eigene visuelle Kulturen ausgebildet, die Mode, Magazine und Vlogs umfassen und von den BMX-, Fixie-, Rennrad- und Downhillszenen übers Radwandern bis zu Critical Mass Rides und DIY-Werkstätten reichen. Nicht zuletzt wäre im Zusammenhang aktueller Diskussionen um die politische Bedeutung von Medienentzug, *disconnect* und *digital detox* ja auch die These, dass das Fahrrad eine „medienärmere" Mobilitätsform sei als das Auto, medienwissenschaftlich von Interesse. Uns scheint das Fahrrad keineswegs arm an medialen Kopplungen, schauen wir uns etwa Wege-Apps und die dem Fahrrad eigentümliche Intermodalität verschiedener Verkehrsträger an (z.B. das Fahrrad im Zug). Zudem ist es, wie wir oben schon ausgeführt haben, selbst mediale Praxis.

Dass die medienwissenschaftliche Ausblendung des Fahrrads auf konzeptuellen Vorentscheidungen beruht, die hegemonialen Modellen von Mobilität und Medialität folgen und diese verstärken, wird zusätzlich im weiteren historischen Überblick deutlich. „Verkehr" ist sowohl begriffs- als auch wahrnehmungsgeschichtlich vielfach mit Medien verzahnt. Mittlerweile sind Schifffahrt, Eisenbahn, Automobilität und Flugverkehr vielfach im Vergleich zu und selbst als mediale Dispositive diskutiert worden. Die

Querbeziehungen zwischen der Eisenbahn und der panoramatischen / kinematografischen Wahrnehmung können dabei als nahezu kanonisch gelten.[9]

Auch die Verzahnung von automobiler Suburbanisierung mit den häuslichen Medien Telefon und Fernsehen – die zugleich dem Radio als Autoradio eine neue kulturelle Form verleiht (vgl. Killmeier 2005) – ist mit Raymond Williams' (1974) Konzept der „mobile privatisation" als eine zentrale Dynamik der Nachkriegsmoderne reflektiert worden. Dennoch stellt sich die Frage, ob nicht auch die ästhetischen und industriellen Beziehungen zwischen Fahrrad und Fotografie von vergleichbarem Interesse wären; ob das Radfahren – beispielsweise mit Bezug zum Walkie-Talkie oder anderen weniger dominanten Kommunikationsformen – eine eigene Re-Mediatisierung von öffentlichen und privaten Räumen geleistet hat.

Gerade für gegenwärtige mediale Entwicklungen, die Individualisierung und Sozialität neu verhandeln, ist das Fahrrad sowohl ein interessantes Modell als auch Teil der funktionalen Konstellation, die flexible Mikromobilität als Teil bestimmter, urbaner Ökonomien versteht. Nicht zuletzt mit den Leihfahrrädern, die App-basiert ein Modell der Access-Mobilität in die Städte bringen, wird die Medialität des Radfahrens unübersehbar. Nicht nur wegen ihrer Einbindung in die Datennetzwerke (und im Falle von E-Bikes zusätzlich in ein Netz der Ladestationen), sondern auch wegen ihrer Rolle in der Transformation der Städte und im besten Fall eines umfassenderen *degrowth* städtischer Ökonomie. Diese Entwicklung folgt aber weiterhin einer hegemonialen Logik, in der die kommerzielle Dateninfrastruktur als gegebenes Paradigma für Medialität genommen wird. Das Fahrradfahren – auch ohne Apps und ohne datenbasiertes Sharing – ist selbst eine medienwissenschaftlich produktive Form der Mobilität. Während das Auto und die Eisenbahn mitunter deshalb attraktiv für die Medienwissenschaften wurden, weil sie das Zusammenspiel von Infrastruktur und Mobilität, von Abstraktion und Standardisierung verdeutlichen, kann das Fahrrad mit seiner infrastrukturellen Flexibilität ein interessanter Referenzpunkt für die dringend notwendige Diskussion von Medieninfrastrukturen sein, die anders als Apple, Google, Facebook – und, wie oben beschrieben, die

9 Immerhin knüpft Alexander Klose in seinem Buch *Rasende Flaneure* (2003) daran an und erweitert diese Perspektive um *Eine Wahrnehmungsgeschichte des Fahrradfahrens*: Im Anschluss an Schivelbuschs bahnbrechende Studie über die Eisenbahnreise skizziert er das Fahrrad in Bezug zu den technologischen Entwicklungen des 20. Jahrhunderts als Dispositiv, das die Wahrnehmung um die Jahrhundertwende grundlegend transformiert (vgl. Klose 2003).

Automobilität – keine *lock-in* Effekte erzeugen. Dies wird umso deutlicher, wenn sowohl das App-basierte Bike-Sharing als auch E-Bikes in die Infrastruktur anderer Medien mit eingeschlossen werden. Das Fahrrad ist viel deutlicher als das Auto Teil eines heterogenen „Medien-Transport-Mix", der auch öffentliche Infrastrukturen einschließt – und so ist es vielleicht auch ein interessantes Modell für die Dynamiken cross- und transmedialer Inhalte.

Gerade weil es immer wieder die neuesten technischen Innovationen sind, die Mobilität und Medialität interessant machen und in Steigerungsdynamiken miteinander verzahnen – noch mobiler, noch schneller, noch individueller etc. –, ist die Persistenz des Fahrrads (oder auch seine Renaissance) ein interessantes medienwissenschaftliches Phänomen: Anders als der teils nostalgische Erfolg von Vinyl erhält das Fahrrad eine neue operational-mediale Qualität im Verhältnis zu den Veränderungen der Städte und Medien – wenn etwa Busse mit Fahrradtransportständern versehen werden und wenn Apps sichere oder ampelfreie Routen signalisieren. Durch Mobilitätsplattformen könnte sich ein Großteil des Verkehrs von der Selbstverständlichkeit des Autofahrens wegbewegen. Neben den Apps und Sharingsystemen ist natürlich die zunehmende Motorisierung des Fahrrads, wie wir sie weiter oben skizziert haben, ein weiterer Faktor, der seine flexible Medialität in einem umfassenderen Gefüge unterstreicht. Auch in dieser Hinsicht ist das Fahrrad medienwissenschaftlich als eine Technik interessant, die nicht nur Wahrnehmung und Körperkraft übersetzt und nicht nur die Nutzung von Mediengadgets und Medieninhalten strukturiert, sondern seine mediale Identität ebenfalls aus der Ankopplung an unterschiedliche Infrastrukturen erhält.

## Mediale Aspekte des Fahrrads, oder: Das Fahrrad in die Medienwissenschaften!

Eine erste mediale Dimension des Fahrrads zu beschreiben ist scheinbar simpel: Das Fahrrad überträgt Kraft direkt. Das klingt schlicht, ist aber perfektionierte Technologie. Allein Muskelkraft und – zumindest beim Zweirad – ein wenig Balance vermögen, den menschlichen Körper in Bewegung zu versetzen. Durch den Tritt in die Pedale wird der Mensch selbst zum Motor, Körper und Maschine werden eins. Direkt *und* in der Übertragung bildet die Körpertechnik Radfahren damit Kulturtechniken wie Bremsen, Beschleunigen, Parken aus. Das Fahrrad verknüpft neben diesen Körper- und Kulturtechniken weitere Medien der Mobilität und wirkt in einer Kette

von Mobilitätspraktiken und -formen. Fahrräder sind schließlich Dinge von hoher Beweglichkeit, die geteilt und gekoppelt, getragen, gestohlen und weitergegeben werden können und somit soziale und ökonomische, oft informelle Netzwerke knüpfen. Mit dem Fahrrad kommt somit auch die Kopplung von Medienformen und Verkehrsträgern in den Blick (vgl. die Beiträge von Bee und Stauff in diesem Band).

Die von Willams beschriebene *mobile privatisation* verleiht dem Auto im Zusammenspiel von Architekturen, Medien, Arbeits- und Lebensformen seine Wirkmacht (vgl. Williams 1974, 19f). Die medialen Effekte der dabei entstehenden Wahrnehmungsräume hat Margaret Morse als „fiction effect" bezeichnet, als Besetzung eines immer größer werdenden Grenzbereichs zwischen Wirklichkeit und Fiktion, zwischen Alltag und Vorstellung (vgl. Morse 1990, 204). Dem Fahrrad wurden diese mediale Wirkmacht und die Einbindung in eine Infrastruktur, die auf den geografischen Raum und den Raum unserer Vorstellungen übergreift, bisher nicht oder zu wenig zugeschrieben. Daher verstehen wir es als eine Anforderung an die Medienwissenschaften, mit dem Fahrrad eine Kontrastfigur zur *mobile privatisation* zu denken, die nicht nur eine andere Infrastruktur braucht, sondern diese auch hervorbringt (vgl. den Beitrag von Bergermann und Wagner in diesem Band). So spricht etwa Bruce Bennett von etwas Ähnlichem wie einem *fiction effect*, wenn er eine filmische Dimension der Imagination, Fahrradfahren wie Kino zu erleben, im Film herausstellt (Bennett 2019, 26; vgl. auch den Beitrag von Schwaab in diesem Band). Steven Fleming beschreibt realisierte architektonische Projekte von Fahrradparkhäusern, die symbolisch und prestigeträchtig die Infrastruktur des Fahrrads sichtbar werden lassen und damit einen veränderten Raum und veränderte Vorstellungen erzeugen (vgl. Fleming 2012, 89). Dieses Denken einer durch das Fahrrad veränderten Materialität und Wahrnehmung setzt an seiner Medialität und ihren möglichen Effekten an.

Damit wird eine zweite mediale Dimension des Fahrrads deutlich: Seit jeher schon war das Fahrrad ein Verkehrsträger, der vernetzt konzipiert war und ist. Zum einen im Verbund mit anderen Infrastrukturen, also mit Schiffen und Zügen, um längere Strecken zurückzulegen (vgl. Thielmann, Schulz und Lommel 2018). Zum anderen handelt es sich beim Radfahren um eine Tätigkeit, die nicht selten in Gemeinschaft bestritten wird, auch wenn sie oft temporär oder lose, vielleicht auch nicht synchron stattfindet und fast immer im öffentlichen Raum. Mit dem Körper zusammen – und mit mitfahrenden Menschen oder Tieren – wird das Fahrrad Gefüge.

Wir verorten somit drittens die Medialität des Radfahrens in den Infrastrukturen. Ein anschauliches Beispiel für die infrastrukturelle Dimension der Fahrradmedialität ist, wie das Radfahren während der Coronapandemie in einigen Städten den Druck aufgebaut hat, die bereits erwähnten Pop-up-Radwege zu errichten. Diese haben stellenweise zu einer bis zu 250-prozentigen Steigerung des Radverkehrs beigetragen (z.B. auf der Kantstraße in Berlin). Wir wissen also, wie es gehen könnte. Und das ist erst ein Anfang, denn Pop-up-Radwege stellen die Aufteilung der Straßen noch nicht infrage, aber sie schreiben Räume ein und markieren diese mit Barken und Signalfarben. Der Pop-up-Radweg ist eine mediale Figuration mit hoher Aussagekraft.

Als eine vierte mediale Dimension des Fahrrads sehen wir seine visuelle Potenzialität bzw. die Produktion von Bildern und (multisensorischen) Wahrnehmungsräumen, die mit dem Radfahren zusammenhängen (vgl. Spinney 2007). Diese vielleicht erwartbarste Medialität des Fahrrads besteht also nicht nur in den Bildern vom Radfahren, von radfahrenden Personen oder – erstaunlich selten – von den Bildern, die man aus der Perspektive Radfahrender sieht, sondern in der Bildproduktion und Bildwahrnehmung, die sich mit der Selbstwahrnehmung beim Radfahren auf neue Weisen koppeln (vgl. Bee in diesem Band). Im Vergleich zu dem Blick aus der fahrenden Eisenbahn, aus dem Auto oder allgemeiner dem „Projektil" auf die „kinetische Landschaft" (Virilio 1997) zeigt sich, wie sich Aisthesis, Technologien und Subjektivierungen durch eine Mediengeschichte des Sichbewegens verändern, bis hin zu den Einsätzen des Bewegens in virtuellen Realitäten (vgl. Bergermann und Wagner in diesem Band). Dazu gehören auch Infrastrukturen, die sich an den Bedürfnissen vieler Körper, Radformen und Geschwindigkeiten ausrichten: Während manche Formen von Beeinträchtigung oder Behinderung zu einem differenzierteren und problematisierenden Blick auf die Potenziale des Radfahrens beitragen, beispielswiese auf seine tendenzielle Ausrichtung an normalisierter Körperfähigkeit (vgl. Modes 2016), bietet der Fokus auf eine stärker am Radfahren als an der Automobilität orientierte Infrastruktur zusätzliche Flexibilität und Diversität der Fortbewegungsformen. Nicht vergessen werden sollte die Komplexität eines Dis_ability-gerechten Designs in Städten, welches das Fahrrad einschließen kann – zum Beispiel als Drei- und Handrad oder ausgestattet mit verschiedenen Geschwindigkeitsmöglichkeiten oder Ähnlichem. Gerade mobilitätseingeschränkte Menschen profitieren von einer besseren, sicheren Struktur der Nahbewegung und Mikromobilität, die nicht ausschließlich auf das Autofahren angewiesen ist. Zudem können auch einige Menschen radfahren, die durch sensorische Behinderungen

am Erwerb eines Führerscheins gehindert werden; Radfahren (aber auch E-Bike-Fahren) bedeutet daher für einige Menschen mit Dis_abilitys eine größere Bewegungsfreiheit, da sie nicht auf das Auto angewiesen sind.

In dieser kurzen Aufzählung von verschiedenen Aspekten und Potenzialen der Medialität des Fahrrads zeigt sich bereits, dass das Fahrradfahren zugleich *für sich* steht und *über sich* hinausweist. Zwischen beiden Dimensionen herrschen fließende Übergänge. Denn die Produktion von Affekten, von Mobilitätsgemeinschaften wie Radkollektiven findet zugleich im Milieu und im Medium des Radfahrens statt, geht über dieses hinaus und produziert neue Bedeutungen von Mobilität. Mit Gilbert Simondon lässt sich sagen: Die Technik wird zum Milieu, das auf Individuation wirkt, welche wiederum auf Techniken wirkt (vgl. Simondon 2020). Das technisch-soziale Milieu wirkt sich neben infrastrukturellen Parametern in Vorstellungen, Handlungsweisen und Wahrnehmungen aus. Durch die Kopplung von Praktiken (der Sozialität, des Körpers, der Produktion von Bewegung) entstehen *Räume des Fahrradfahrens*. Diese Räume sind nie nur in der vorhandenen Infrastruktur abgebildet, sie wirken sich auch auf diese aus und sind deshalb oft noch utopisch und im Werden.

Die Medialität des Radfahrens verstehen wir also als eine Intersektion mit dem umgebenden Raum, was wir hier *offene Medialität* nennen. Diese betrifft auch andere Medien: Durch Wegeplanung, Mobilitätsplattformen und Tracking-Apps ist das Radfahren Teil der digitalen Transformation des Verkehrs, ja mehr noch: Als mit anderen Verkehrsträgern und Plattformen verschaltetes Vehikel ist es selbst vielleicht auch Katalysator dieses Wandels. Diese Rolle übernimmt das Radfahren dadurch, dass es sich in mehrgliedrigen Wegeketten einpasst und so zum ultimativen „Narrativ der Moderne“ wird, eine neue Art Supermedium (vgl. Knie und Canzler 2019, 11, die damit eigentlich kritisch die Funktion des Autos beschrieben haben). Und dies auch ganz praktisch und alltäglich: Es verbindet ÖPNV und Fußwege, Nah- und Fernverkehr. Digitale Planungsmöglichkeiten können das Fahrrad zukünftig noch stärker zum Teil von Wegeketten machen.

Wir treiben diese infrastrukturelle Dimension hier noch eine Stufe weiter und vergrößern den Kreis der koppelbaren Medien: Auch Videoplattformen wie Youtube und Soziale Medien lassen sich als Fortschreibung und Präfiguration mobiler Infrastruktur verstehen, indem dort etwa Mobilität in Vlogs und filmischen Bildern verhandelt und mit ihr öffentlichkeitswirksam experimentiert wird (vgl. Schwaab und Bee in diesem Band). Darüber hinaus sind diese Medienformen in ihrer Rezeption in Mobilitätspraktiken eingefügt, zum Beispiel im Falle des Unterwegskonsum. Wir verstehen

Ästhetiken des Radfahrens mit (VR-)Filmen, Vlogs und Diskurse Sozialer Medien, Tracking-Apps und Fahrradfotografie als Verdichtungen von Mobilität und als sich ständig in Interaktion mit Körpertechniken befindlich (vgl. Bergermann und Wagner, Bee, Stauff in diesem Band). Soziale Medien und Infrastrukturen sind über Praktiken verknüpft. Es entsteht so auch ein etwas anderer Blick auf die Ästhetik der Infrastrukturen: Bilder operieren zuweilen als Fortsetzungen und Intensivierungen von Körpertechniken, oder sie werden auch Impulsgeber und Affizierungen für spezifische Körpertechniken und Mobilitätsformen. Wir denken also das Fahrrad in Infrastrukturen, die es zugleich performativ verändert (Star 1999). Insofern gehen wir über repräsentative Analysen der Darstellung des Radfahrens *in Medien* hinaus. Dieser Band soll demgegenüber deutlich machen: Das Fahrradfahren *ist* Medialität. Es bringt seine eigene Form der Aufteilung von Räumen der Öffentlichkeit und Privatheit, der Subjektivierung oder einer mobilen Kollektivierung hervor, die nicht auf Suburbia, Fernsehen und Autostraßen zurückgreift (wie die oben schon diskutierte *mobile privatization*), sondern bringt ein bewegliches, weniger determiniertes Netzwerk hervor.[10] Das Fahrrad verbindet sich dabei auch mit den audiovisuellen Angeboten von sozialen Plattformen, wenn es an einem weniger festgefahrenen und verheerenden Netzwerk mitarbeitet, das nicht in einer eindeutigen Kopplung fungiert, sondern sich mit verschiedenen Medien verbindet, die je andere Aspekte seines relationalen Potenzials realisieren (beispielsweise mit einer GoPro-Ästhetik der kontinuierlichen, unbearbeiteten und subjektiven POV-Bewegungsvermittlung). Mit dem Fahrradfahren verknüpft sich daher auch im Anschluss an diese Überlegungen eine utopische Medialität – oder umgekehrt eine Medialität der Utopie. Denn jede Utopie muss vermittelt sein, und sei es nur darin, ihre Potenziale im Hier und Jetzt sichtbar zu machen (Popan 2019 z.B. arbeitet mit der „utopischen Methode"). Und die Utopie ist wie unsere Aufteilung in Autonomie und Relationalität des Radfahrens letztlich sowohl im Hier und Jetzt situiert als auch zukünftig, über sich hinausweisend. Das Fahrrad ist Technologie einer alltäglichen Revolution, nicht des einen großen Umsturzes, sondern des Umlernens von Praktiken und der möglichen Freiheit beginnend *jetzt*. Eine ständige Revolution (Redecker 2020). Radfahren, Medialität und Utopie bilden in dieser Perspektive eine Trias.

## Zu den Beiträgen in diesem Band

10 Scott versteht das Fahrrad zum Beispiel als Medium der Naturerfahrung in der Stadt, aber auch der Empathie und der demokratischen Bildung (Scott 2020, 187 u. 237).

**Julia Bee** betrachtet Radfahren in ihrem Beitrag nicht nur als Mobilitäts-, sondern auch als Medienpraxis. Teil dieser Medienpraxis sind Fahrradvlogs auf Youtube und in Sozialen Medien. Sie beschreibt vor allem die Verschränkung verschiedener mobiler Medienpraktiken wie Radfahren und Vlogging. So soll eine integrative Sichtweise auf Fahrradmedienkulturen entwickelt werden, die Körpertechnik, Ästhetik und Sozialität miteinbezieht. Wie werden in Filmen und Sozialen Medien ästhetische Möglichkeitsräume für das Radfahren entworfen und ausgehandelt? Der Text schlägt vor, die (audiovisuelle) Ästhetik von Verkehr als wichtigen Einsatz in einer Neuordnung von Mobilitätspraktiken im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätswende mit zu bedenken. Radvlogs und Radfilme zeigen, dass Radfahren nicht nur ein Transportbedürfnis befriedigt, sondern eine sinnliche Erfahrung und vom Autoverkehr grundverschiedene Körperbilder schafft. Auch das Potenzial für Beziehungen und psychosoziale Heilungsprozesse gehören in diese experimentelle Auslotung des Potenzials des Fahrradfahrens und seiner Ästhetik. Dabei werden Vlogs und Filme nicht nur zu Distributionsmöglichkeiten für Fahrradkultur, sondern bieten vor allem eine Sichtweise *von* Radfahrenden, die in der stark durch Autoverkehr geprägten aktuellen Verkehrskultur häufig marginalisiert werden. „Fahrradmedien" repräsentieren nicht nur Radkulturen, es entstehen vielmehr *mobile Medienkulturen des Radfahrens*.

Im Beitrag von **Markus Stauff** werden die utopischen Potenziale des Radfahrens anhand der historischen Herausbildung der niederländischen Fahrradkultur diskutiert. Radfahren wird hier nicht durch die Errichtung einer spezifischen Infrastruktur zu einer kollektiv geteilten Erfahrung, sondern eher durch vielfältiges, sowohl geplantes als auch spontanes Filtern der zunehmend heterogenen Mobilitätsformen. Sowohl mediale Repräsentationen als auch die materielle Struktur der Städte schränken einerseits die Dominanz des motorisierten Verkehrs ein, machen aber andererseits unterschiedlichste Formen von Beweglichkeit attraktiv und lassen das Radfahren an möglichst vielfältigen Infrastrukturen teilhaben. Als Utopie erscheint das Radfahren hier nicht, weil es etwas Bestimmtes erreicht, sondern eher, weil es die fortlaufend notwendigen Ein- und Ausschließungen offen zur Diskussion stellt.

**Isabell Eberlein**, Umweltplanerin und Fahrradaktivistin, analysiert im Interview mit Julia Bee die Herausforderungen einer progressiven und inklusiven Fahrradpolitik. Auf der einen Seite gilt es, die Beharrungskräfte der Automobilitätskultur zu überwinden, die sich sowohl aus den limitierten, häufig dominant-männlichen Perspektiven in Stadt- und Verkehrsplanung ergeben als auch aus einer Beschränkung der medialen

Bilderwelt, die das Fahrrad nur als Freizeitmittel darstellt und somit gegenüber der narrativen Nobilitierung des Autos (etwa in der Krimiserie *Tatort*) weiterhin marginalisiert. Auf der anderen Seite ist das Fahrrad so in soziale Ungleichheitsdynamiken eingewoben, dass es besonderer strategischer Sorgfalt bedarf, um das Potenzial einer umfassenden und intersektionalen Emanzipation von der Automobilität auch tatsächlich zu realisieren. Die Aufsplitterung in eigenständige Radkulturen und die kommerzielle Einbindung des Radfahrens in Gentrifizierungsdynamiken sind hier zwei immer wieder zu beobachtende Entwicklungen. Dem stellt Eberlein jedoch zahlreiche Beispiele gegenüber, die zeigen, wie das Fahrrad ein produktiver Schnittpunkt von feministischem und antirassistischem Aktivismus werden kann.

Der Beitrag von **Linda Keck** beschreibt das Fahrradfahren als Körper- und Kulturtechnik, das die verschiedensten Akteur:innen, Dinge und Zeichen verkoppelt, jedoch über seine wechselvolle Geschichte hinweg auch Gruppen von seinem Gebrauch ausschloss. Ursprünglich männlich codiert, war das Fahrrad für Frauen* um 1900 über Jahrzehnte mehr Utopie denn Wirklichkeit, verunmöglichten die vorherrschenden Geschlechtervorstellungen allein aufgrund der damaligen Kleiderfrage doch ein gleichberechtigtes Fahren. Erst mit der Erfindung des *safety bicycle* wandelte sich das Fahrrad vom exklusiven zum egalitären Medium, das sowohl physische als auch gesellschaftliche Barrieren abbaute. Und mehr noch diente es den Frauenbewegungen zu dieser Zeit als Symbol im Kampf um das Wahlrecht. Die Bewegungen, die in diesem Beitrag ausgeführt werden, meinen also nicht nur die einzelnen Bewegungsabläufe des Körpers, seiner Kräfte, Gliedmaßen und Muskeln im Sinne eines Fortbewegens. Vielmehr zielt der Beitrag auf das Potenzial des Fahrrads ab, zu mobilisieren, aufzurüsten und zu rekrutieren, was der Praxis des Fahrradfahrens nicht nur eine aktive, sondern auch eine aktivistische Dimension verleiht.

**Sarah Sander** porträtiert das Fahrrad in ihrem Beitrag anhand eines kollaborativ entstandenen Dokumentarfilms über Fahrradfahren und Fahrradaktivismus in Cali, Kolumbien, als ein Medium der Kollektivierung und der Kollaboration. In einer dichten Beschreibung verschiedener Formen der Zusammenarbeit bei dem Filmdreh in Cali, die sie im Rahmen einer Kooperation mit kolumbianischen Kollektiven während einer Exkursion mit Studierenden der Kunstuniversität Linz 2019 erlebt hat, diskutiert sie die beiden hierbei verzahnten Formen von Kollektivierung: den Filmdreh als Modus der Kollaboration und den Fahrradaktivismus als Medium der Kollektivierung oder kollektiven Subjektivierung. Der Beitrag verknüpft den

quasi-ethnografischen Bericht mit einer kulturwissenschaftlichen Analyse des entstandenen bzw. entstehenden Films, um so ein möglichst vielstimmiges Bild von der Bedeutung des Fahrrads in Kolumbien wiedergeben zu können. Fahrradfahren hat in Kolumbien eine lange Tradition – und vielfältige Anwendungsformen: Ob als Transport- oder Fortbewegungsmittel, als Ausdruck von Umweltbewusstsein oder sportlichem Lifestyle, zur Arbeit oder in der Freizeit. Der kollaborativ entstandene Film zeigt das Fahrrad und das Fahrradfahren in Kolumbien als eine Körper- und Kulturtechnik, die ein politisches Feld ausmacht, insofern sie Gegenwart und Utopie in einem ist.

**Pinzar Pinzuti** und **Julia Bee** sprechen in ihrem Dialog über den Fancy Women Bike Ride, über Medienaktivismus und Bilder vom Radfahren. Beim Fancy Women Bike Ride, den Pinzuti mittlerweile in mehreren internationalen Städten mit organisiert und der 2013 in Izmir startete, fahren Frauen* zusammen Rad. In diesem Fahrradevent geht es darum, zu zeigen, dass man nicht nur mit professioneller Ausstattung Fahrradfahren kann, dass das Zusammenfahren empowern kann und man sich den öffentlichen Raum als Radfahrende gemeinsam und mit kreativem Fahrradschmuck und Outfits aneignet. Bilder dieser Rides sind mittlerweile wichtige Akteure im medialen Radaktivismus geworden.

**Herbert Schwaab** stellt in seinem Beitrag zunächst ein defizitäres Verhältnis des Kinos zum Fahrrad fest, da das Kino sogar im vielleicht berühmtesten Fahrradfilm der Filmgeschichte, *Ladri di Biciclette* (*Fahrraddiebe*, Italien 1948), das Fahrrad nur als gestohlenes und abwesendes Fahrrad denken kann. Allerdings wird dieses defizitäre Verständnis, das sich unter anderem aus der Dominanz der Autokultur im Kino erklärt, infrage gestellt. Dafür liefert der Beitrag eine Aufstellung des filmischen Potenzials des Fahrrads, durch die eine Utopie des Fahrradkinos als Alternative zur dominanten Mobilitätskultur im Film skizziert werden soll. In einem zweiten Schritt wird durch die Verschiebung einer Perspektive, die sich allen Formen des Auftauchens des Fahrrads, auch beiläufigen und scheinbar insignifikanten, in Filmen widmet und diese in einen Katalog von Bewegungsformen einzuordnen versucht, deutlich, dass nicht nur in *Ladri di Biciclette,* sondern auch in der Filmgeschichte das Fahrrad sichtbar gemacht und wiedergefunden werden kann.

**Ulrike Bergermann** und **Franzi Wagner** beschäftigen sich in ihrem Beitrag mit der Frage, wie Fahrzeuge mit Wahrnehmungen zusammenhängen und wie sich diese medial niederschlagen. In ihrer Auseinandersetzung mit dem Fahrrad fokussieren sie Fragen der Wahrnehmungs- und

Bewegungsmodalitäten, der Subjektivierung, aber auch der Kollektivierung sowie der Offenheit zur und Kopplung mit der jeweiligen Umwelt. Dabei gehen sie medienhistorischen Kopplungen von Eisenbahn und Kino sowie Auto und Fernseher mit ihren Verschränkungen von Aisthesis und Medientechniken nach (Virilio 1978, 1989; Larsen 2013), ehe sie eine Engführung zwischen Techniken der Virtuellen Realität des 21. Jahrhunderts und dem Fahrrad vollziehen. Anhand unterschiedlicher VR-Projekte, die zum einen mit der gegenstandsbezogenen Kopplung von Indoor-Bikes und virtuellen Radtouren arbeiten, zum anderen mit relationalen Verschränkungen mit ihren Umwelten spielen und dadurch auf einer theoretischen Ebene mit der Erfahrung des Radfahrens parallelisiert werden können, zeigen sich Ähnlichkeiten zwischen VR und Fahrrad. Wenngleich das kollektivierende, vergemeinschaftende Moment beim Radfahren präsenter ist als bei VR, lassen sich zwischen den beiden produktive Parallelen ziehen, ähnlich wie dies bei den systematischen / medienhistorischen Vergleichen zwischen Eisenbahn, Kino, Auto und Fernseher zuvor gezeigt wurde. Schlussendlich wird versucht, mit VR und Fahrrad auch ein utopisches Potenzial zu formulieren, das in der Offenheit der sensorischen Dispositive, der stetigen Dynamik und deren Relationalität zu Umwelten liegt.

Die Realisierung des Bandes war möglich durch die freundliche Unterstützung der Universität Regensburg, der Bauhaus-Universität Weimar und der HBK Braunschweig. Ein herzlicher Dank geht außerdem an Ivana Buhl, Max Königshofen und Paul Völkl, die die Fertigstellung der Texte mit großer Sorgfalt begleitet haben.

## Literatur

Adey, Peter, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman und Mimi Sheller. 2014. *The Routledge Handbook of Mobilities*. Abingdon: Routledge.

Adey, Peter. 2017. *Mobility.* Abingdon: Routledge.

Aldred, Rachel. 2010. „On the Outside." Constructing Cycling Citizenship. *Social & Cultural Geography* 11 (1): 35–52.

Behrendt, Frauke. 2018. „Why Cycling Matters for Electric Mobility: Towards Diverse, Active and Sustainable E-mobilities." *Mobilities* 13 (1): 64–80. https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1335463.

Bennett, Bruce. 2019. *Cycling and Cinema*. London: Goldsmith Press.

Bijker, Wiebe E. 1995. *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change.* Cambridge, MA: MIT Press.

Cox, Peter. 2018. „Bicycle History and Systems of Mobility." In *Mobilizing Design*, hrsg. von Justin Spinney, Suzanne Reimer, Philip Pinch, 48–61. Abingdon: Routledge.

Cox, Peter, und Till Koglin. 2020. „Conclusion." In *The Politics of Cycling Infrastructure: Spaces and (In)equality*, hrsg. von dies., 235–39. Bristol: Policy Press.

Duffett, Marc, und Beate Peter. 2020. *Popular Music and Automobiles*. London: Bloomsbury Academic.
Elliott, Anthony, und John Urry. 2010. *Mobile Lives*. Abingdon: Routledge.
Fleming, Steven. 2012. *Cycle Space: Architecture and Urban Design in the Age of the Bicycle.* Rotterdam: nai101 publishers.
Furness, Zack. 2007. „Critical Mass, Urban Space and Vélomobility." *Mobilities* 2 (2): 299–319.
———. 2010. *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility.* Philadelphia: Temple University Press.
———. 2014. „Bicycles". In *The Routledge Handbook of Mobilities*, hrsg. von Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman und Mimi Sheller, 316–26. Abingdon: Routledge.
Geltner, G. 2021. „Kinetic Health: Ecologies and Mobilities of Prevention in Europe, c. 1100-1600." *Mobilities* 0 (0): 1–16. https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1886572.
Geltner, G., und Claire Weeda. 2021. „Underground and Over the Sea: More Community Prophylactics in Europe, 1100–1600." *Journal of the History of Medicine and Allied Sciences* 76 (2): 123–46. https://doi.org/10.1093/jhmas/jrab001.
Golub, Aaron, Melody Hoffmann, Adonia E. Lugo und Gerardo F. Sandoval. 2016. *Bicycle Justice and Urban Transformation: Biking for All?* Abingdon: Routledge.
Greenblatt, Stephen. 2010. *Cultural Mobility: A Manifesto*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
Grieco, Margaret, und John Urry. 2011. *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*. Farnham: Ashgate.
Hannam, Kevin, Mimi Sheller und John Urry. 2006. „Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings." *Mobilities* 1 (1): 1–22. https://doi.org/10.1080/17450100500489189.
Hoffmann, Melody L. 2020. *Bike Lanes are White Lanes: Bicycle Advocacy and Urban Planning.* Lincoln: University of Nebraska Press.
Ilundáin-Agurruza, Jesús, Michael W. Austin und Peter Reichenbach. 2013. *Die Philosophie des Radfahrens*. Hamburg: Mairisch Verlag.
Kern, Leslie. 2020. *Feminist City.* Münster: Unrast.
Killmeier, Matthew. 2005. „Space and the Speed of Sound: Mobile Media, 1950s Broadcasting, and Suburbia." In *Transmitting the Past: Historical and Cultural Perspectives on Broadcasting*, hrsg. von J. Emmett Winn und Susan L. Brinson, 161–86. Tuscaloosa: University of Alabama Press.
Klose, Alexander. 2003. *Rasende Flaneure: Eine Wahrnehmungsgeschichte des Fahrradfahrens.* Münster: LIT Verlag.
Knie, Andreas, und Weert Canzler. 2019. *Autodämmerung. Experimentierräume für die Verkehrswende.* Berlin: Heinrich Böll Stiftung. https://doi.org/10.25530/03552.4.
Krüger, Anja. 2021. „Radbranche wird zur Jobmaschine." *Taz*, 11.02.2021. Letzter Zugriff 14.05.2021. https://taz.de/Boom-der-Fahrradwirtschaft/!5746815/.
*La bicyclette.* 1998. Les cahiers de médiologie 5. Paris: Gallimard.
Larsen, Steven Nepper. 2013. „Radfahrer werden." In *Die Philosophie des Radfahrens,* hrsg. von Jesus Ilundáin-Agurruza, Michael W. Austin und Peter Reichenbach, 45–58. Hamburg: Mairisch.
Lefebvre, Henri. [1968] 2016. *Das Recht auf Stadt*. Hamburg: Edition Nautilus.
Manderscheid, Katharina. 2018. „From the Auto-mobile to the Driven Subject? Discursive Assertions of Mobility Futures." *Transfers* 8 (1): 24–43.
Männistö-Funk, Tiina, und Timo Myllyntaus. 2019 *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines.* Leiden: Brill.
Massumi, Brian. 2011. *Semblance and Event: Activist Philosophy and the Occurrent Arts.* Cambridge, MA: MIT Press.

Mattioli, Giulio, Cameron Roberts, Julia K. Steinberger und Andrew Brown. 2020. „The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach." *Energy Research & Social Science* 66 (August): 101486. https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486.

Modes, Marie-Theres. 2016. *Raum und Behinderung: Wahrnehmung und Konstruktion aus raumsoziologischer Perspektive*. Bielefeld: Transcript.

Morse, Margaret. 1990. „An Ontology of the Everyday: The Freeway, the Mall, and Television". In *Logics of Television: Essays in Cultural Criticism*, hrsg. von Patricia Mellencamp, 192–211. Bloomington: Indiana University Press.

Neubert, Christoph, und Gabriele Schabacher. 2013. *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft: Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien.* Bielefeld: Transcript.

Parikka, Jussi. 2015. *A Geology of Media*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Pinch, Trevor J., und Wiebe E. Bijker. 1984. „The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other." *Social Studies of Science* 14 (3): 399–441.

Popan, Cosmin. 2019. *Bicycle Utopias: Imagining Fast and Slow Cycling Futures*. Abingdon: Routledge.

Redecker, Eva von. 2020. *Revolution für das Leben: Philosophie der neuen Protestformen.* Frankfurt am Main: Fischer.

Reichel, Johannes. 2015. „Das Fahrrad wird zum Wirtschaftsfaktor." *Fairkehr: Das Magazin des Verkehrs Clubs Deutschland* 2015 (2). Letzter Zugriff 14.05.2021. https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2015/fk-02-201500/2015-2-titel/2-2015-wirtschaft-fahrrad/.

Scott, Nicholas A. 2020. *Assembling Moral Mobilities: Cycling Cities, and the Common Good*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Sheller, Mimi. 2011. „Sustainable Mobility and Mobility Justice: Towards a Twin Transition." In *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*, hrsg. von Margaret Grieco und John Urry, 289–304. Farnham: Ashgate.

———. 2018. *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes*. London: Verso.

———. 2015. „Racialized Mobility Transitions in Philadelphia: Connecting Urban Sustainability and Transport Justice." *City and Society* 27 (1): 70–91.

———. 2006. „The New Mobilities Paradigm." *Environment and Planning A: Economy and Space* 38 (2): 207–26.

Sheller, Mimi, und John Urry. 2000. „The City and the Car." *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (4): 737–57.

Simondon, Gilbert. 2020. *Individuation in Light of Notions of Form and Information*. Minneapolis: Minnesota UP.

Spinney, Justin. 2007. „Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice." In *Cycling and Society*, hrsg. von Paul Rosen, Peter Cox und David Horton, 25–45. Transport and Society. Aldershot: Ashgate.

Star, Susan Leigh. 1999. „The Ethnography of Infrastructure". *American Behavioral Scientist* 43 (3): 377–91.

Tagesschau. 2020. „Immer mehr Autos in Deutschland." In *Tagesschau online*, 11.09.2020. Letzter Zugriff 12.10.2021. https://www.tagesschau.de/inland/verkehr-autos-oepnv-101.html.

Thielmann, Tristan, Carmen Schulz und Michael Lommel. 2018. „Das Fahrrad: Ein Medium der Landerschließung." In *Landmedien: Kulturhistorische Perspektiven auf das Verhältnis von Medialität und Ruralität im 20. Jahrhundert*, hrsg. von Clemens Zimmermann, Gunter Mahlerwein und Aline Maldener, 205–30. Innsbruck: StudienVerlag.

Tussey, Ethan. 2018. *The Procrastination Economy: The Big Business of Downtime*. New York City, NY: NYU Press.

Urry, John. 2007. „Inhabiting Cars and Roads." In *Mobilities,* 112–34. Cambridge: Polity Press.

Virilio, Paul. 1978. „Fahrzeug." In *Fahren, fahren, fahren...*, 19–50. Berlin: Merve.

———. 1989. „Licht der Geschwindigkeit." In *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*, 155–78. München: Hanser.

Volksentscheid Berlin autofrei. 2021. Letzter Zugriff 14.05.2021. http://volksentscheid-berlin-autofrei.de.

Waitz, Thomas. 2014. *Bilder des Verkehrs: Repräsentationspolitiken der Gegenwart.* Edition Medienwissenschaft. Bielefeld: Transcript.

Williams, Raymond. 1974. *Television: Technology and Cultural Form.* Abingdon: Routledge.