

Fahrradkultur in Graz -  
studentische Einstellungen zum Fahrrad als urbanes  
Alltagsverkehrsmittel

**Diplomarbeit**

zur Erlangung des akademischen Grades  
einer Magistra der Philosophie

an der Karl-Franzens-Universität Graz

vorgelegt von

**Franziska Neyer**

am Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie

Begutachterin: Priv.-Doz. Dr. phil. Adelheid Schrutka-  
Rechtenstamm

Graz, 2013

Danke!!

Ein großes, von Herzen kommendes DANKE meiner Familie, für jegliche Unterstützung, Geborgenheit und Geduld.

Maria, Marlen und Isabel für eure Freundschaft und ein tolles Studentenleben in Graz.

Manuel, für alles, dich und mich.

# Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Ausgangslage .....	4
1.1	Einleitung .....	4
1.2	Aufbau der Arbeit .....	6
2	Methodik .....	7
2.1	Qualitative Interviews .....	7
2.2	Teilnehmende Beobachtung .....	10
2.3	Auswahl der InterviewpartnerInnen .....	12
3	Mobilität – Mobilitätsforschung in der Kulturanthropologie .....	15
4	Die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads .....	19
4.1	Emanzipation auf dem Fahrrad .....	28
4.2	Grazer Rad-Geschichte der 1970 - 1990er Jahre .....	31
5	Fahr - Rad in Graz .....	36
5.1	Graz .....	36
5.2	Fahrradstadt Graz – Verkehrsinfrastruktur heute .....	39
6	Initiative zur sanften Mobilität .....	46
6.1	Grazer „CityRadeln“ 2012 – eine teilnehmende Beobachtung .....	47
7	Empirische Forschung – Einstellungen und Motive zum Fahrradfahren in Graz .....	53
7.1	Vorstellung der InterviewpartnerInnen .....	53
7.2	Das Radfahren in der Kindheit .....	59
7.2.1	Familieneinstellung zum Fahrradfahren .....	62
7.3	Aspekte der Sicherheit .....	65
7.3.1	Das Fahrverhalten .....	65
7.3.2	Ein Fahrradhelm für mehr Sicherheit? .....	68
7.4	Wahrnehmung der RadlerInnen im öffentlichen Raum .....	72
7.5	Einstellungen zum Radfahren .....	78

7.5.1	Nutzung.....	78
7.5.2	Das Verhältnis zum eigenen Fahrrad.....	80
7.6	Fahrrad als Prestigeobjekt?.....	84
7.7	Bedeutung und Überzeugung zum Radfahren .....	86
8	Fazit .....	92
9	Literaturverzeichnis.....	97
10	Internetquellenverzeichnis.....	102
11	Abbildungsverzeichnis.....	103
12	Interviews.....	104

# 1

## Einführung und Ausgangslage

### 1.1 Einleitung

Die Mobilität unserer heutigen Zeit ist viel mehr als eine physische Bewegung der Menschen. Sie ist als Schlüsselbegriff im räumlichen und sozialen Wandel der Gesellschaft nicht mehr wegzudenken.<sup>1</sup> Sie prägt wie kaum ein anderes alltagskulturelles Phänomen unser Leben.<sup>2</sup> Mit der steigenden Mobilität gehen allerdings auch Nachteile einher. Dies zeigt sich besonders in urbanen Räumen, in denen die Lärm- und Umweltbelastung z.B. durch den motorisierten Individualverkehr ständig zunimmt. Eine moderne und nachhaltige Mobilität erfordert deshalb eine Erhöhung umweltfreundlicher Verkehrsarten am Gesamtverkehr.<sup>3</sup>

Diesem Leitbild folgend findet in Graz sowie in vielen anderen europäischen Städten, seit einigen Jahren ein Umschwung auf die sanfte Mobilität in Form von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr statt. Innerhalb der sanften Mobilitätsformen ist das Fahrrad eines der am häufigst genutzten Verkehrsmittel und hat in Graz eine lange Tradition.

Ein Anliegen dieser Arbeit ist es, ein Bild über die Fahrradkultur in Graz zu zeichnen. Hierbei wird die Geschichte des Fahrrads und seine emanzipatorisch wichtige Funktion erläutert. Um den heutigen Charakter der „Fahrradstadt“ einfangen zu können, werden die Anfänge des Grazer Radwegenetz in den 1980er Jahren durch den Radverkehrspionier Erich Edegger aufgezeigt und in weiterer Folge die heutige Infrastruktur mit Hilfe von Daten und Fakten demonstriert.

Um Graz als „Fahrradstadt“ in ein soziales Gefüge einbetten zu können, wurde die Gruppe der Studierenden gewählt. Hierbei galt die Hypothese, dass diese soziale Gruppe aufgrund ökonomischer Faktoren sowie Unabhängigkeit von anderen Verkehrsformen besonders oft das Rad als Alltagsverkehrsmittel nutzen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Böttinger 2007, S.43

<sup>2</sup> Vgl. Wehapp 1997, S.9

<sup>3</sup> Vgl. Klima- und Energiefonds 2011, S. 2

Deshalb wurden „Studierende und ihre Motive zum Radfahren“ als Grundgedanke bzw. Leitmotiv dieser Arbeit gewählt.

Wie im Titel der Arbeit angedeutet, soll hierbei das Fahrrad als *urbanes Alltagsverkehrsmittel* betrachtet werden. Dies bedeutet, dass allein das Rad in der Stadt im alltäglichen Gebrauch (Arbeit, Einkauf, Studium, Freizeit etc.) Gegenstand der Forschung war. Es fanden sechs themenzentrierte Interviews mit ausschließlich in Graz sesshaften Studierenden statt, welche zugleich eine Affinität zum Rad aufweisen und dieses in ihrem normalen Alltag verwenden. Hierbei war die Bekanntheit örtlicher Gegebenheiten hinsichtlich Radinfrastruktur und ihrer Darlegung für diese Arbeit von großem Vorteil. Diese Aspekte ermöglichten es das Bild der „Fahrradstadt Graz“ mithilfe von persönlichen Haltungen der InterviewpartnerInnen abzurunden.

Innerhalb dieser Interviews ergaben sich folgende Teilfragestellungen: „Hat die Nutzung des Fahrrades eine tiefere Bedeutung als die eines Fortbewegungsmittels; wird die Tätigkeit des Radelns kritisch hinterfragt und handelt es sich hierbei um eine bewusste Ausübung dessen?“

Das Gesamtziel des Forschungsansatzes dieser Arbeit war es deshalb primär Fragen zur Motivation, Nutzung und Einstellungen der interviewten Studierenden zu klären, um eine ganzheitliche kulturanthropologische Betrachtung des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad in Graz zu ermöglichen und kritisch zu reflektieren.

## 1.2 Aufbau der Arbeit

Im folgenden Kapitel wird der methodische Zugang dieser Arbeit veranschaulicht. Hierbei wird das qualitative Interview, als auch die teilnehmende Beobachtung, als Handwerk der volkskundlichen- und kulturanthropologischen Forschungsarbeit thematisiert. Zusätzlich bietet sich ein Einblick in die Auswahl der InterviewteilnehmerInnen.

Im Abschnitt 3 folgt die Auseinandersetzung mit der Mobilität als kulturanthropologische Forschungsdisziplin und deren VertreterInnen. Die Frage stellt sich hierbei nach der Ausformung der verschiedenen Varianten der Mobilität und wie sie unser heutiges Leben beeinflusst.

Die Kapitel 4-5 widmen sich der Entwicklungsgeschichte des Fahrrads. Darin kommen die emanzipatorisch wichtige Bedeutung, sowie die revolutionären Anfänge der Entwicklung eines Fahrradverkehrskonzepts in den 1980ern in Graz zur Geltung. Die heutige Situation der Grazer Fahrradinfrastruktur in Daten und Fakten, als auch ein Exkurs über die Stadt Graz runden das Bild einer „Fahrradstadt“ und ihre Bewohner ab.

Mithilfe der kulturanthropologischen Forschungsmethode der „teilnehmenden Beobachtung“ wird im 6. Abschnitt das „Grazer CityRadeln“ genauer untersucht. Hierbei handelt es sich um eine Veranstaltung der Stadt Graz zur Förderung sanfter Mobilität im Stadtgefüge.

Im empirischen Teil 7 folgt eine intensive Auseinandersetzung mit den für diese Arbeit erstellten Interviews. Neben einem detaillierten biografischen Zugang zu den einzelnen InterviewpartnerInnen, werden unter anderem Themen wie: Radfahren in der Kindheit, Sicherheit, Fahrverhalten, Bedeutung und Überzeugung zum Radfahren analysiert und mit Zusammenhängen der vorherigen theoretischen Auseinandersetzungen verknüpft. Schließlich gilt es die Bedeutung, die Studierende dem Alltagsverkehrsmittel Fahrrad beimessen zu untersuchen und ihre persönlichen Einstellungen dazu zu erfahren.

## 2 Methodik

In diesem Kapitel wird ein Überblick über relevante Forschungsmethoden der Volkskunde und Kulturanthropologie gegeben. Für die Auswahl der InterviewpartnerInnen relevante Faktoren, als auch eine genauere Erklärung über die Durchführung der Interviews, haben in diesem Teil der Arbeit ihren Platz. Zusätzlich findet die teilnehmende Beobachtung Erwähnung.

### 2.1 Qualitative Interviews

Die Volkskunde und die Europäische Ethnologie legen ihre Forschungsschwerpunkte auf die Alltagskultur. Dabei soll das Handeln, Erleben und Deuten von Subjekten in ihrer Lebenswirklichkeit veranschaulicht werden. Um diesen Ansprüchen zu genügen, bedarf es methodischer Zugänge, welche die Nähe zum Forschungssubjekt gewährleisten.<sup>4</sup>

In der Volkskunde/Europäischen Ethnologie ist seit dem 19. Jh. die mündliche Erhebung ein beliebtes Werkzeug. Spätestens seit Malinowskis Arbeiten in den 1920ern gilt die Devise, dass Einblicke in andere Gegenwartskulturen nicht aus zweiter Hand erforscht werden sollten. Wenn möglich, gilt es Quellen selbst zu erheben, um dadurch ein individuelles, annäherungsweise Verstehen des Anderen zu erfahren.<sup>5</sup>

Nachdem in den 1970ern große Kritik an dieser Forschungsmethode im Fach herrschte, gewann in den 1980ern die qualitative Forschungsmethode in Anlehnung an die *qualitative Sozialforschung* immer mehr an Bedeutung. Eine Schlüsselstellung darin liegt in der Aufmerksamkeit auf das Verhältnis zwischen Forscher/in und Beforschte/m.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.169 - 172

<sup>5</sup> Vgl. Kaschuba 2006, S. 196

<sup>6</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.177



Brigitta Schmidt-Lauber erläutert in ihrem Beitrag zur methodischen Auseinandersetzung über qualitative Forschung verschiedene Ansätze. Sie vertritt die Meinung, dass die Erhebung qualitativer Quellen am besten durch verschiedene Forschungsansätze, wie Gruppengespräche, teilnehmende Beobachtung, offene und (teil)standardisierte Interviews gelingt. Eine Mischung verschiedener Forschungselemente ist demnach günstig.<sup>7</sup>

Qualitative Interviews gliedern sich bzw. beinhalten verschiedene Forschungskonzepte. Die Volkskunde/Europäische Ethnologie teilt diese mit einer Vielzahl von sozial- und kulturwissenschaftlichen Disziplinen. Die Varianten der Interviews unterscheiden sich hauptsächlich an dem Grad der Strukturiertheit bzw. an dem Ausmaß der Bindung an vorformulierte Leitthemen, Fragestellungen und der Erzählstruktur- und Situation.<sup>8</sup>

In einem offenen Interview (narratives Interview) wird den Gesprächspartnern größte Freiheit gelassen und auf Fragen weitgehend verzichtet. Besonders zum Tragen kommt diese Interviewform in der Erzählforschung, bzw. im Kontext lebensgeschichtlicher Fragestellungen in biografischen Interviews.<sup>9</sup>

Die in dieser Arbeit vorliegenden Interviews wurden als „themenzentrierte Interviews“ geführt. In der Begrifflichkeit wird meist von problemzentrierten Interviews gesprochen, dies trifft hier aber nicht zu, da kein Problem sondern Situationen erläutert werden. Auch Judith Schlehe, die sich mit *Formen qualitativer ethnographischer Interviews*<sup>10</sup> beschäftigt, wendet sich vom Begriff des problemzentrierten Interviews hin zu einem themenzentrierten, da zwar genauer nachgefragt werde, es aber nicht immer ein Problem zu behandeln gilt.<sup>11</sup>

Schmidt-Lauber beschäftigt sich in ihren Forschungen zur Thematik der methodischen Herangehensweisen auch mit dem Thema des Erzählens. Sie hebt hervor, dass es gerade in der Volkskunde/Ethnologie eine wichtige Aufgabe sei, dem Deutungsgehalt des Erzählten die richtige Geltung zu verschaffen. Dies spielt besonders in Hinblick auf das „Erzählt-bekommene“ in einer Interviewsituation eine wichtige Rolle.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.175

<sup>8</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.175

<sup>9</sup> Vgl. ebda 2007, S.175

<sup>10</sup> = der Titel ihres Artikels, siehe Schlehe

<sup>11</sup> Vgl. Schlehe, 2008, S.126.

<sup>12</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.177

Das leitfadenorientierte Interview ist wohl die am häufigsten angewandte Methode in der ethnologischen Forschungspraxis; die empirischen Ergebnisse dieser Diplomarbeit beruhen darauf. Doch darf es nicht mit einem Fragebogen-Interview verwechselt werden, das klar strukturiert ist und keine anderen Fragen zulässt. Bei einem leitfadenorientiertem Interview handelt es sich um ein Interview, das eine narrative Erzählstruktur anstrebt, aber durch einen Leitfaden in der Thematik eingegrenzt wird, der als Grundlage im ersten Forschungsprozess erstellt wurde. Die Fragen werden an die Gesprächssituation angemessen eingebracht und neue Fragen bzw. Zwischenfragen sind erwünscht.<sup>13</sup>

Der Ort einer Erhebung spielt eine erhebliche Rolle, denn er (der Ort) sollte dazu beitragen, eine offene Gesprächsatmosphäre zu schaffen. Das eigene Heim ist dafür ideal, da es neben dem Einblick in die Privatsphäre des Interviewten auch die Möglichkeit eines ungezwungeneren Interviews bietet. Dies bedeutet, der/die Interviewte fühlt sich wohl, ist mit seiner/ihrer Umgebung vertraut und geht somit viel offener in die neue Situation hinein, denn dieser gilt doch im Gespräch als „Experte seines Lebens“<sup>14</sup>.

Auch die Gespräche für die empirischen Forschungen der vorliegenden Arbeit wurden in den vertrauten Wohnungsumgebungen erstellt. Die Gesprächssituationen waren durchwegs sehr entspannt und wurden in keinem Fall abgebrochen oder durch externe Störungen unterbrochen. Die Interviews verliefen flüssig und waren für alle Beteiligten ein angenehmes Erlebnis. Auch das Aufzeichnen der Gespräche mit einem Diktiergerät stieß auf keinerlei Skepsis, war doch von vornherein die Anonymität der Interviewten durch das Verändern der Namen gewährleistet.

Im Zuge der Datenerfassung bzw. der Transkription der Interviews empfiehlt Schmidt-Lauber ein eigenes Gesprächsprotokoll anzulegen. In diesem sollen die eigenen Empfindungen, Aspekte des Begegnens, die Stimmung und Atmosphäre der Gesprächssituation sowie persönlichen Daten der Interviewten aufgezeichnet werden.<sup>15</sup> Das Gesprächsprotokoll kann als eine Art Forschungstagebuch gesehen werden und hat den Vorteil, dass es auch als eine Einleitung zur Transkription verstanden wird.

---

<sup>13</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.176

<sup>14</sup> Schmidt-Lauber 2007, S. 178

<sup>15</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S. 180

Bei einer Transkription und Bearbeitung eines Interviews bzw. Gesprächs gilt es darauf zu achten, dass die Authentizität aufgrund der Lesbarkeit immer wieder ein wenig die Wahrheit verfälscht. Wird ein Text niedergeschrieben, wird er somit automatisch verändert. Geschriebene Wörter können nicht immer ausdrücken, was das Gesprochene anhand einer bestimmten Betonung eines Wortes oder das Verstellen der Stimme auszudrücken vermag.<sup>16</sup>

Das Interesse in der Auswertung der für diese Arbeit geführten Interviews, liegt in einer qualitativen Inhaltsanalyse. Doch auch dieses Verfahren ist nicht unumstritten, da Aussagen aus dem Kontext gerissen werden können. Deshalb wurde hierbei darauf geachtet, alle transkribierten Interviews zu analysieren, übereinstimmende Merkmale in Themenkategorien einzuteilen und diese genauer zu untersuchen. Daraus lässt sich dann, den Fragestellungen entsprechend, die Meinungen und Einstellungen der Interviewten darstellen. Wird zum Beispiel das Thema Sicherheit bearbeitet und analysiert, kommen neben den Aussagen der Interviewten auch themenrelevante Aussagen von Experten oder Literaturmeinungen hinzu. Dies erleichtert somit eine stichhaltige Analyse und Darstellung der Thematik.<sup>17</sup>

## 2.2 Teilnehmende Beobachtung

Mit der „teilnehmenden Beobachtung“ wird der wohl bedeutendste Teil kulturwissenschaftlicher Forschungsmethoden angesprochen. Klassische Vertreter dieser Methode finden sich mit Florence Kluckhohn, die sich mit der Erforschung kleiner Gemeinden einen Namen machte und William F. Whyte, welcher damit Großstadtforschung betrieb.<sup>18</sup>

Die „teilnehmende Beobachtung“ gilt neben den „qualitativen Interviews“ als die wichtigste Methode der kulturwissenschaftlichen Forschung. Ein großer Unterschied zu den verschiedenen Formen der Interviews bzw. Befragungen ist zu beachten: Eine Beobachtung soll nicht Meinungen, Einstellungen und Haltungen

---

<sup>16</sup> Vgl. ebda. 2007, S.180

<sup>17</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S. 178ff

<sup>18</sup> Vgl. Brednich 2001, S. 94

erforschen und dokumentieren, sondern das konkrete Verhalten der Menschen in bestimmten Situationen in den Vordergrund stellen.<sup>19</sup>

Rolf Wilhelm Brednich beschäftigt sich in seinem Artikel *Quellen und Methoden* im volkskundlichen Standardwerk „*Grundriss der Volkskunde*“ mit dieser Thematik. Er bedauert die fehlende Auseinandersetzung mit theoretischen Erörterungen im Fach Volkskunde zum Thema des Beobachtens. Er sieht aber dessen Potential als Mittel zur Datengewinnung und schätzt dieses als *intensivste und wirksamste Methode der Feldarbeit*.<sup>20</sup> Das Verfahren gilt als äußerst anspruchsvoll und zeitaufwändig, setzt es doch eine Auseinandersetzung mit der Geschichte und der Lebensbedingungen der zu Beobachtenden voraus.<sup>21</sup>

Auch Wolfgang Kaschuba führt in seinem Werk *Einführung in die europäische Ethnologie* in die Thematik ein und bekräftigt die These, dass dem Forscher in dieser Form der Feldarbeit eine besondere Rolle zukommt, denn er tritt dabei als Akteur im eigenen Feld auf. Er ist hier nicht in der Rolle des Fragenden, sondern kann die zu erforschende Lebenswelt hautnah miterleben. Der Forscher nimmt Platz im alltäglichen Umfeld des zu untersuchenden Feldes, er nimmt daran teil und versucht alltägliche Muster, Prozesse, Systeme und Rollen zu erfassen.<sup>22</sup>

Brednich hält an der These fest, dass je höher der Partizipationsgrad des Forschers ist, desto tiefer sind die Einsichten in das Feld. Die somit größere soziale Nähe zum Feld kann sich aber auch problematisch auf das Rollenverhalten des Forschers auswirken. Konflikte zwischen Forscherrolle und der Rolle als teilnehmende/r Beobachter/in gilt es kritisch zu hinterfragen, da sie sich gegenseitig beeinflussen. Involviert oder identifiziert man sich zu stark mit seinem zu befor schenden Feld, wird es ab einem gewissen Zeitpunkt auch nicht mehr möglich sein als wissenschaftliche/r Beobachter/in zu fungieren.<sup>23</sup>

Brednich beschreibt in seinem Artikel die teilnehmende Beobachtung als „ehrlichstes Verfahren“<sup>24</sup>. Damit verweist er auf den hohen Partizipationsgrad, den parallel zu qualitativen Interviews zu den „ehrlichsten“ und intensivsten Forschungsergebnissen führen kann. Besonders verweist er auch auf die Einfachheit

---

<sup>19</sup> Vgl. Brednich 2001, S. 93

<sup>20</sup> Ebda 2001, S.93

<sup>21</sup> Vgl. Brednich 2001, S.94

<sup>22</sup> Vgl. Kaschuba 2006, S. ff 90

<sup>23</sup> Vgl. Brednich 2001 S.94

<sup>24</sup> Brednich 2001, S.94

des Forschens als solches. Neben einem Protokollbuch ist als Ausrüstung nichts Weiteres notwendig.

Fotografie und Filmaufnahmen können/dürfen als Mittel zur Dokumentation herangezogen werden und haben in der visuellen Anthropologie ihren Schwerpunkt. Die Arbeit mit diesen Materialien kann aber auch zu Störfaktoren oder Verfremdungen führen. Die Diskussion über die Rolle der visuellen Medien in der kulturanthropologischen Forschung genießt mittlerweile eine größere Bedeutung.<sup>25</sup> Die Auseinandersetzung damit ist aber nicht Ziel dieser Arbeit und soll an dieser Stelle nicht weiter erläutert werden.

Wie die genaue Umsetzung einer teilnehmenden Beobachtung abläuft und wie sie in der vorliegenden Arbeit behandelt wurde, ist im Kapitel 6 beschrieben. Die Grazer Veranstaltung „Cityradeln“ wird anhand der teilnehmenden Beobachtung genauer beleuchtet.

### 2.3 Auswahl der InterviewpartnerInnen

Da der empirische Teil einen großen Bereich dieser vorliegenden Arbeit umfasst, soll dies als kurze Einleitung zur Herangehensweise der empirischen Forschung dienen. Die in dieser Arbeit vorliegenden Interviews wurden als „themenzentrierte Interviews“ geführt. In der Fachliteratur wird meist von problemzentrierten Interviews gesprochen, von diesem Begriff wendet sich Judith Schlehe ab und konzentriert sich hin zu einem themenzentrierten Begriff. Ihrer Auffassung nach werden keine Probleme, sondern Situationen genauer erläutert. Hinzu kommt der Faktor, dass vermehrt nachgefragt werden kann.<sup>26</sup>

Ferner muss die Auswahl und die Situation der Interviews genauer erläutert werden. Die Auswahl der interviewten Personen ergab sich nach folgenden Überlegungen: „Welche soziale Gruppe soll portraitiert werden, welcher räumliche Bereich sollte dargestellt werden und welche Altersklasse kommt somit in Frage“?

---

<sup>25</sup> Vgl. Brednich 2001 S.95

<sup>26</sup> Vgl. Schlehe, 2008, S.126.

Die Wahl fiel auf Studierende im Alter zwischen 20–30 Jahren, die in Graz wohnen. Die Auswahl wurde auf drei Männer und drei Frauen beschränkt, die eine Affinität zum Radfahren besitzen. Somit war schon vor den Interviewgesprächen klar, dass nur radelnde Studierende befragt werden sollten, bei denen Radfahren ein gutes Image hat.<sup>27</sup> Studierende, die angaben, nur alle paar Wochen mit dem Rad zu fahren, schieden somit von vornherein aus. Details über persönliche Einstellungen und Fahrgewohnheiten wurden erst im Zuge der Interviews in Erfahrung gebracht. Anhand des Frageleitfadens und der Gespräche kristallisierten sich Themenschwerpunkte heraus, die wiederum einer genaueren Analyse und wissenschaftlichen Aufarbeitung unterzogen wurden. Um die Anonymität der Befragten zu gewährleisten wurden sämtliche Namen geändert.

Graz ist im Hinblick auf seine lange Tradition in der Fahrradentwicklung und Nutzung besonders geeignet, um eine empirische Forschung durchzuführen (siehe Kapitel 2). Alle interviewten Personen leben und studieren in Graz und sind mit den örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf das Radfahren vertraut und runden somit das Bild der „Radlstadt Graz“ als aktive RadlerInnen ab.

Im Zentrum dieser qualitativen Interviews steht die Frage, was die befragten Personen als relevant erachten, wie sie ihre Welt beobachten und ihre Lebenswelt charakterisieren. Demnach steht nicht eine allgemein gültige Repräsentativität im Vordergrund, sondern ihre individuellen Standpunkte, die in einen gemeinsamen Bezug gebracht werden.<sup>28</sup>

Alle sechs Interviews wurden in der Form des themenzentrierten Interviews geführt. Dies bedeutet, anders als im narrativen Interview, dass der/die ForscherIn ein theoretisches und wissenschaftliches Vorwissen besitzt. Anhand der teilnehmenden Beobachtung oder anderer Forschungsmethoden können Themen von Interesse herausgearbeitet werden, durch diese Vorrecherchen kann ein spezifisches theoretisches Konzept entstehen.<sup>29</sup> In der Interviewsituation wird dieses Konzept aber nur vom Thema her eingebracht, dies bedeutet, dass der Erzählcharakter an erster Stelle steht. Die Interviewteilnehmer werden angeregt zu erzählen, im Fall dieser Arbeit gelang dies z. B. mit der einfachen Frage: „Erzähl mir mal etwas über das Fahrradfahren in deiner Kindheit“. Es ist eine offene Frage, aber keine Erzähleinschränkung. Die Befragten konnten nun aus ihrer persön-

---

<sup>27</sup> Vgl. Lins 2007, S.47

<sup>28</sup> Vgl. Froschauer 2003, S.16

<sup>29</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S.175ff

lichen, individuellen Warte frei erzählen und hatten doch einen Bereich zugeteilt bekommen um den es sich handeln soll. Dies wurde von allen Teilnehmer/innen gut angenommen. Abweichungen, spontane Ideen und Einfälle waren ausdrücklich erwünscht und lockerten die Interviewatmosphäre.<sup>30</sup>

Um mehr über die Handlungszusammenhänge zu erfahren ist ein nicht-standardisierter Frageleitfaden als Stütze hilfreich. Abschweifungen von diesem dienen der Analyse und gezielteres Nachfragen hilft der Tiefe der Auswertung.

Gerade die Gesprächssituation und die Atmosphäre tragen zu einem großen Teil zum positiven Gelingen eines Interviews bei. Alle Interviews für diese Arbeit wurden im persönlichen Wohnumfeld der Befragten durchgeführt.

---

<sup>30</sup> Vgl. Schmidt-Lauber 2007, S. 175ff

### 3

## Mobilität – Mobilitätsforschung in der Kulturanthropologie

Spricht man vom Fahrradfahren und seinem Ziel, mit Bewegung vorwärts zu gelangen, kommt einem sogleich das Wort *Mobilität* in den Sinn. Mobilität ist ein markantes Wort unserer Zeit, das uns in vielen Lebenslagen begegnet. Im Zusammenhang dieser Arbeit wird besonders der Bedeutungsgehalt des Wortes Mobilität im Hinblick auf die Bewegung und die Veränderung der räumlichen Distanz hervorgehoben. Zugleich wird ein Einblick auf die kulturanthropologische Sichtweise der Mobilitätsforschung gelegt.

Die Mobilität des Menschen lässt sich bis zu derer Entstehung zurückverfolgen. Allerdings besitzen wir heute die Freiheit, unsere Mobilität zu nutzen wann immer wir wollen. Helmuth Böttinger verweist in seinem Buch *Die Mobilität des Menschen* auf unsere Vorfahren als Jäger und Sammler. Diese waren aufgrund von Notlagen gezwungen in neue Gebiete aufzubrechen. Ihre Beweglichkeit war ein Ausdruck von Not, denn neu erschlossene Gebiete bedeuteten eine Bedrohung und keine neu entdeckte Abwechslung wie wir es heute nach einem Umzug empfinden würden.<sup>31</sup> Vieles hat sich seit damals geändert, denn Mobilität wird aktuell als „Kennzeichnung unserer heutigen Existenz“<sup>32</sup> angesehen.

Auch Böttinger hebt den Bedeutungsgehalt der Mobilität für die heutige Gesellschaft besonders hervor. Nach Böttinger gibt es ohne Mobilität keinen Fortschritt, denn Fortschritt entsteht aus einer Bewegung die einem Ziel folgt. Infolgedessen ist die Mobilität alles was uns Menschen umgibt und bewegt.<sup>33</sup>

In einer anderen Definition von Mobilität schreibt Michael Dick sehr treffend: *„Mobilität ist somit eine die personale und die strukturelle Ebene verbindende Kategorie und beschreibt die Anschlussfähigkeit handelnder Personen oder Systeme und ihrer strukturierten Umwelt. Aus der Sicht der Akteure (Personen, Systeme, Unternehmen, Netzwerke) ist Mobilität die Beweglichkeit zwischen Aktivitäten, aus der Sicht der strukturier-*

---

<sup>31</sup> Vgl. Böttinger 2007, S. 6

<sup>32</sup> Böttinger 2007, S.5

<sup>33</sup> Vgl. Böttinger 2007, S.5



### 3. Mobilität – Mobilitätsforschung in der Kulturanthropologie

---

*ten Umwelt (Organisationen, Institutionen, Regionen, Märkte) bedeutet Mobilität Erreichbarkeit, Zugangsmöglichkeit und Barrierefreiheit“.*<sup>34</sup>

Mit dem Begriff „Mobilität“ (lat. *Mobilitas* = Beweglichkeit) wird nicht nur die physische Komponente der Bewegung ausgedrückt, sondern auch die einer psychischen. Die *physische* Mobilität betrifft jegliche Formen von einem „Bewegen/Überwinden von räumlichen Distanzen“<sup>35</sup>, das mag eine Ortsveränderung sein oder beispielsweise eine Fahrt mit dem Fahrrad. Von einer *psychischen* Mobilität wird gesprochen sobald es sich um Austausch auf geistiger Ebene handelt. Dies zeigt sich, indem eine neue Sprache erlernt wird, ein höherer Bildungsgrad erlangt wird oder ein weitläufiges gesellschaftliches Handlungsumfeld zur Verfügung steht. Demzufolge war die Mobilität von Beginn an immer mit Fragen des sozialen Status verbunden. Gerade das Fahrradfahren als Ausdruck von Mobilität hat hier eine besondere Bedeutung, denn neben seiner Rolle als *...erstes in Massenproduktion gegangenes Verkehrsmittel hat es Ende des 19.Jh großen gesellschaftlichen Kreisen die Teilhabe an individueller Mobilität ermöglicht*<sup>36</sup> und hat somit viel zu einer sozialen Mobilität beigetragen.<sup>37</sup>

Helmuth Böttinger vertritt die Auffassung, dass Gesellschaften sich heute vielfach anhand ihres Mobilitätsgrades bewerten, denn dieser schafft Unabhängigkeit, Beweglichkeit und Freiheit. Gleichzeitig ist die Mobilität aber auch Voraussetzung für eine immer größer werdende gesellschaftliche Gemeinschaft, woran teilzuhaben nur denen gelingt, die gesellschaftlich dazu in der Lage sind. Das größte Problem ist laut Böttinger: *„Wer nicht mobil ist, bleibt in Einfluss und Handlungsmöglichkeiten beschränkt“.*<sup>38</sup> Demzufolge fördert die Mobilität nicht nur, sondern erfordert sie von gewissen Gesellschaftsschichten. Mobilität führt zugleich zu einer sozialen Trennung und vergrößert die Ungleichheit zwischen den Gesellschaftsschichten.

Für die Kulturanthropologie wuchs das Interesse an Mobilität und den sozialen Gruppen, die daran teilhaben, in den späten 1990ern. Speziell die Teilhabe diverser Handlungsträger macht es für das Fach besonders interessant, neue Formen von transnationaler Lebensführung zu erforschen. Flüchtlinge und Vertriebene,

---

<sup>34</sup> Dick 2009, S.16

<sup>35</sup> Vgl. Duden 2001, S.534

<sup>36</sup> Wilke 2007, S.42

<sup>37</sup> Vgl. Böttinger 2007, S.43

<sup>38</sup> Böttinger 2007, S.42

### 3. Mobilität – Mobilitätsforschung in der Kulturanthropologie

---

Touristen, Arbeits- und Ausbildungsmigranten und mobile Hochqualifizierte sind Teil dieser neuen mobilen Gesellschaft.<sup>39</sup>

Nicht nur Menschen spielen im Lebenskreis der Mobilität eine Rolle. Der indisch-amerikanische Anthropologe Arjun Appadurai vertritt die Auffassung, dass mit der Globalisierung die Mobilität von Technik, Geld, Bildern und Ideen eine neue Qualität erhalten haben, denn diese seien nicht nur Randerscheinungen menschlicher Mobilität, sondern stünden für sich allein. Somit interpretiert Appadurai „sämtliche Äußerungen des Lebens als Ausdruck von Mobilität“ wie es Ramona Lenz in ihrem Buch schreibt.<sup>40</sup>

Bekanntheit erlangte Appadurai in der Kultur/Sozialanthropologie für seine Darstellung der globalen Landschaften – den Ethnoscapes. Sie symbolisieren Räume, die durch die Zirkulation der Menschen geschaffen werden und als Touristen, Migranten, Flüchtlinge etc. die Welt in Bewegung halten und somit für Turbulenzen in den traditionellen Raumkonzepten anderer Gelehrter sorgen. Zu den Ethnoscapes, die sozusagen vom Menschen getragen werden, gesellen sich bei Appadurai noch weitere: Financescapes, Technoscapes, Mediascapes und Ideoscapes. Diese sind auch an keine topografische Orte und Zeiten gebunden, sie sind imaginierte Räume, die über globale Kommunikationssysteme erschaffen werden.<sup>41</sup>

Im Hinblick auf diese Darstellungen sprechen VertreterInnen verschiedener sozial-kulturwissenschaftlichen Disziplinen, vor allem im Umfeld des Soziologen John Urry seit Mitte der 1990er, von einem „Mobility turn“.<sup>42</sup> Urry und seine Mitstreiter prognostizieren dem 21.Jh. ein neues Mobilitätsparadigma, da die Forschung bis vor kurzem eher anderen Leitsätzen gehorchte, wie es die Ethnologin Ramona Lenz in ihrem Buch über *Mobilitäten in Europa* darstellt. Im Unterschied zur reinen Fokussierung auf geografische Bewegungen, plädieren sie (Urry und ForschungskollegInnen) für ein Paradigma, das die sozialen Faktoren, bzw. soziale Mobilität mit einschließt. Dabei beziehen sie sich nicht nur auf Menschen, son-

---

<sup>39</sup> Vgl. Lehrinhalte der Vorlesung: Mobilitäten. Lenz Universität Frankfurt:

[http://www.uni-frankfurt.de/fb/fb09/kulturanthro/documents/B\\_A\\_Welz\\_Vorlesung\\_Mobilit\\_\\_ten.pdf](http://www.uni-frankfurt.de/fb/fb09/kulturanthro/documents/B_A_Welz_Vorlesung_Mobilit__ten.pdf) Abruf: 30.11.12

<sup>40</sup> Vgl. Lenz 2010, S.23

<sup>41</sup> Vgl. Götsch-Elten 2011, S.18

<sup>42</sup> Vgl. Lenz 2010, S.23

### 3. Mobilität – Mobilitätsforschung in der Kulturanthropologie

---

dern auch auf die Bewegung von Objekten, Kapital und Information wie es Arjun Appadurai in seinen zuvor dargestellten *Scapes* tut.<sup>43</sup>

Somit zeigt sich, dass Mobilität in der heutigen Zeit viel mehr ist als eine rein physische Bewegung von Menschen. Sie ist als Schlüsselbegriff im räumlichen und sozialen Wandel der Gesellschaft nicht mehr wegzudenken.<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> Vgl. Lenz 2010, S.24

<sup>44</sup> Vgl. Böttinger 2007, S. 43

## 4

# Die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads

*„Unbestritten steht das Fahrrad am Anfang der modernen Fahrzeuggeschichte. Erst belächelt, oft verachtet, viel bekämpft, wird es heute manchmal schon wieder zum Retter der beweglichen Welt stilisiert.“<sup>45</sup>*

Das Rad, beziehungsweise das Fahrrad kann als eine der bedeutungsvollsten technischen Entwicklungen im Mobilitätsbereich betrachtet werden. Um die heutige Relevanz des Themas, wie auch die persönliche Bedeutung der Interviewten, in Einklang zu bringen, empfiehlt sich ein Exkurs in die Geschichte der Entwicklung des Fahrrads. Hier wird der Frage nachgegangen, welche Entwicklungen notwendig waren um bis zur heutigen Erscheinungsform des Fahrrads zu gelangen und darüber hinaus, welchen wichtigen Faktor es in Bezug auf die Emanzipation der Frau geleistet hat.

Fast jeder Mensch einer modernen Zivilisationsstufe fährt im Laufe seines Lebens mindestens einmal mit einem Fahrrad. In der Literatur wird hierbei auch gerne von einem Stahlross oder Drahtesel gesprochen. Dass diese Bezeichnung nicht von ungefähr kommt, erläutert Joachim Krause in seinem Artikel „Das Fahrrad – Von der kindischen Kombinatorik zur Montage“ wie folgt:

*„Das Fahrrad ist ein Resultat aus den Versuchen, ein Fahrzeug ohne Pferde zu finden, anders gesagt, das Pferd für die schnelle Fortbewegung entbehrlich zu machen. Aber anders als bei den vielfältigen Versuchen, statt der Pferde die Dampfmaschine einzuspannen, kommt seit Karl v. Drais der Fahrer selbst ins Geschirr.“<sup>46</sup>*

Wird die Evolution des Fahrrads beschrieben, so steht die Erfindung des Rades am Beginn.

---

<sup>45</sup> Knaak 1997, S.147

<sup>46</sup> Krause 1993, S.98

Schon 3500 v. Chr. gab es erste Überlieferungen von der Erfindung des Rads als Hilfsmittel zur Bewegung. Dabei handelte es sich um zwei zusammengesetzte runde Holzscheiben.<sup>47</sup>

Nachdem das Rad im Laufe der Geschichte seinen Nutzen speziell in der Landwirtschaft, anhand von zwei- oder einachsigen Fuhrwerken und Wägen in Kombination mit Nutzvieh unter Beweis stellen konnte, entwickelte sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein regelrechte Vielfalt an Fortbewegungsmitteln mittels Rad. Das Fahrrad stellte neben den ersten Automobilen und Dampflokomotiven ein vollkommen neues Konzept dar.

Der Erfinder des so genannten Zweiradprinzips war der Reichsfreiherr Karl Friedrich Drais von Sauerbronn (1785-1851), kurz genannt Karl von Drais. Aus adeligen Kreisen stammend und in Karlsruhe ansässig, war er mit revolutionärem Erfindergeist ausgestattet und entwickelte einen ersten Prototyp eines Laufrads.<sup>48</sup> Sein Ziel war es, einen Wagen ohne Pferd zu entwickeln.

Das Gefährt erhielt den aus dem französischen stammenden Namen Vélocipède bzw. „Schnellfuß“, was wiederum auf das lateinische *velox* = schnell und *pede* = Fuß zurückzuführen ist.<sup>49</sup> Noch heute wird das Fahrrad im französischen Sprachgebrauch als *Velo* bezeichnet.

Durch Drais' steigende Bekanntheit im ganzen Land wurden die ersten Modelle seines Laufrads allgemein als Draisinen bezeichnet. Dies beruht darauf, dass auch häufig in der Fachliteratur erst mit Einführung des Pedalgetriebes der Name *Vélocipède* durchgängig verwendet wird. Es gilt die Vermutung, dass zwar der Überbegriff *Vélocipède* von Beginn an benutzt wurde, sich die Wortschöpfung *Draisine* für das Laufrad Drais' aber von Anfang an im normalen Wortgebrauch durchsetzte.<sup>50</sup>

Rittlings auf einem gepolsterten Sitz auf einem Langbaum sitzend und mit zwei Rädern verbunden, bewegte sich der Draisinenfahrer mithilfe Abstoßens der Füße vom Boden fort. Das Besondere daran war das lenkbare Vorderrad, das die Lenkung vereinfachte und einen schnell voran kommen ließ.<sup>51</sup> Als sonderlich bequem konnte das Fahren damit wohl nicht bezeichnet werden, war die Konstruk-

---

<sup>47</sup> Vgl. Fahrradgeschichte: [www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03](http://www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03) Abruf: 20.05.2012

<sup>48</sup> Vgl. Fahrradgeschichte: [www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03](http://www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03) Abruf: 20.05.2012

<sup>49</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.13

<sup>50</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.13

<sup>51</sup> Vgl. Dodge 1996, S.17

tion doch vollständig aus Holz und konnte, im späteren Zeitpunkt mit beschlagenen Rädern, bis zu 75 Kilogramm wiegen.<sup>52</sup>

Die folgende Abbildung zeigt eine Draisine in einer Seitenansicht sowie von oben.

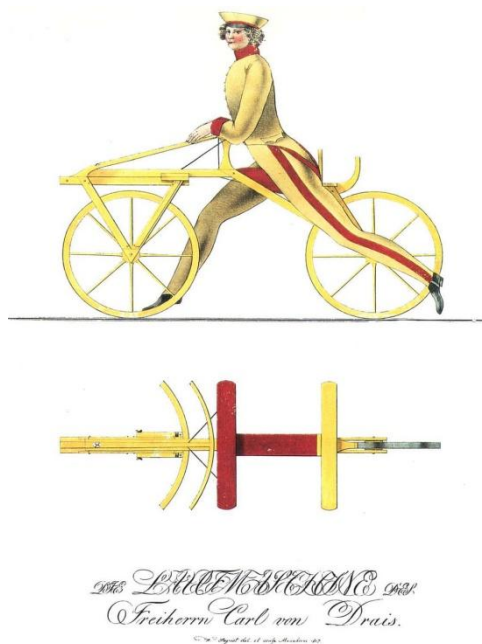


Abbildung 1: die Draisine <sup>53</sup>

Im Jahr 1817 unternahm v. Drais eine erste Ausfahrt mit seiner Draisine von Mannheim nach Karlsruhe. Er stellte umgehend einen Rekord auf, indem er die üblichen 16 Stunden Fußmarsch auf vier Fahrstunden verkürzte.<sup>54</sup> Mit diesem Ergebnis wurden selbst Postkutschen überholt und sein Gefährt sogleich als Patent angemeldet. Dabei hatte er auch einen kommerziellen Hintergedanken, als er beschloss, seine originalen Draisinen mit seinem Familienwappen zu schmücken und in gelbroter Farbe zu lackieren. Leider war die einfache, wagenähnliche Konstruktionsweise leicht zu kopieren und schon bald tauchten in den verschiedensten Städten Kopien auf.<sup>55</sup>

Die Anfänge des modernen Fahrrads lagen somit in deutscher Hand. Die folgenden Entwicklungen und neuen Erfindungen bis zum modernen Fahrrad wurden aber vorrangig in Frankreich und England getätigt. Das erklärt auch warum die Fahrradgröße bis heute in Zoll angegeben wird. In England veränderte sich die

<sup>52</sup> Vgl. Fahrradgeschichte: [www.tomsbikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte](http://www.tomsbikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte) Abruf: 21.05.2012

<sup>53</sup>Abbildung 1: Die Draisine. Quelle: <http://www.grundschulmarkt.com/Fahrrad/Draisine1817.jpg> Abruf: 23.07.2012

<sup>54</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.15

<sup>55</sup> Vgl. Dodge 1996, S.17

Draisine, indem teilweise Eisen statt Holz verwendet wurde.<sup>56</sup> Neben dem sportlichen Zweck diente sie auch als „Maschine zum Zweck, Anstrengungen und Müdigkeit von Fußgängern zu reduzieren und sie sogleich geschwinder zu machen“ wie Pryor Dodge den Kutschenmacher Denis Johnson in seinem Buch zitiert.<sup>57</sup> Denis Johnson war einer der ersten, der die feine Gesellschaft ab 1819 in eigenen Fahrschulen im Fahrradfahren unterrichtete. Auch dies fand in vielen Ländern regen Anklang und wurde über Jahrzehnte betrieben.<sup>58</sup> Wegen seiner Beliebtheit in aristokratischen Kreisen in England bekam die Draisine alsbald die Spitznamen Dandy Horse oder Hobby Horse (Steckenpferd) sowie Boneshaker, ein so genannter „Knochenschüttler“, wegen seiner durchschüttelnden Fahreigenschaft auf den mit Schlaglöchern gespickten Straßen.<sup>59</sup>

Die folgende und wirklich revolutionäre Veränderung am Zweiradbau war die Anbringung einer Tretkurbel und von Pedalen am Vorderrad. Diese Technik des Antriebs entwickelte erstmals der französische Eisenschmied Pierre Michaux im Jahre 1861. Da er nicht der einzige war, der dies zum Patent anmelden wollte, beweist wohl, dass sich viele Handwerker in der Mitte des 19. Jahrhunderts unabhängig mit der Entwicklung des Fahrrads beschäftigten. Wer nun der erste gewesen sein mag, kann wohl nicht mehr zweifelsfrei festgestellt werden.<sup>60</sup> Abbildung 2 zeigt das Zweirad mit der Neuerung der Tretkurbel und den Pedalen am Vorderrad.



Abbildung 2 : Das Velociped<sup>61</sup>

---

<sup>56</sup> Vgl. [www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte](http://www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte) Abruf: 21.05.2012

<sup>57</sup> Dodge 1996, S.18

<sup>58</sup> Vgl. Wich 2003, S. 17

<sup>59</sup> Vgl. Dodge 1996, S.20

<sup>60</sup> Vgl. [www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte](http://www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte) Abruf: 21.05.2012

<sup>61</sup> Abbildung 2: Das Velociped. Quelle:

Pierre Michaux gründete, zusammen mit seinem Sohn Ernest, in den folgenden Jahren eine überaus erfolgreiche Fahrradfirma. Dort entwickelte er die nach ihm benannte Michauline, ein Velociped mit großem Vorder- und kleinem Hinterrad. Schon im Jahre 1869 belief sich die tägliche Produktionszahl dieses Modells auf 200 Stück.<sup>62</sup>

In Frankreich fand das Pedalvelociped reißenden Absatz in den einkommenshohen Schichten. Sobald die Fahrer geübter im Umgang mit ihren Gefährten wurden, begannen sie sich in Gruppen zu organisieren, um in geregelter Form ihre Fahrzeuge auszuführen und miteinander zu vergleichen. Erste Wettrennen, die meist auf Pferderennbahnen abgehalten wurden, fanden nun statt. Das weltweit erste dokumentierte Rennen für Pedalvelocipedes fand am 08.12.1867 in Paris auf etwa 23 Kilometern entlang des Champs-de Elysee bis zum Schloss Versailles statt. Dies löste vielerorts einen regelrechten Boom aus und Velocipedrennen wurden immer öfter ausgetragen. Mancherorts wurden diese auch aufgeteilt in Geschwindigkeitswettkämpfe sowie im Langsam-fahren, wo die Balancierkünste, ähnlich denen im Zirkus, prämiert wurden.<sup>63</sup>

Um immer höhere Geschwindigkeiten erreichen zu können, kam man zu dem Schluss, dass die Größe des Antriebrades verändert werden müsse. Somit begann das Zeitalter der Hochräder. Ab 1870 setzten James Starley und William Hillmann die Idee in die Tat um und sie präsentierten ihr erstes Hochrad, das sie in Anlehnung an Shakespeares Luftgeist „Ariel“ nannten. Neu waren hierbei auch die Vollgummireifen und Drahtspeichen, die das Gewicht um ein vielfaches verringerten.<sup>64</sup> Die Größe des Antriebrades bestimmte die Fahrtgeschwindigkeit, dies hatte zur Folge, dass die Räder immer größer wurden und die Fahrer gerade noch mit ihren Füßen die Pedale erreichen konnten. Mit jeder vollen Kurbel- bzw. Pedaldrehung am Vorderrad legte dieses eine Fahrstrecke zurück, die seinem Umfang entsprach.<sup>65</sup> Da es den Freilauf noch nicht gab, mussten die Pedale durchgehend bedient werden. Der Hochradfahrer war einem nicht zu unterschätzendem Risiko ausgesetzt. Allein das Aufsteigen konnte zu einem schwierigen Unterfangen werden, da die Sattelhöhe zeitweise bis zu 2,5m hoch war. Stürze aus solchen Höhen endeten oft tödlich. Da ein Hochrad oftmals preislich ein gan-

---

<http://upload.wiki-media.org/wikipedia/commons/9/91/Velociped.jpeg> Abruf: 25.07.2012

<sup>62</sup> Vgl. [www.bike-fitline.com/fahrrad-geschichte.htm](http://www.bike-fitline.com/fahrrad-geschichte.htm) Abruf: 22.05.2012

<sup>63</sup> Vgl. Dodge 1997, S.48

<sup>64</sup> [www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte](http://www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte) Abruf: 21.05.2012

<sup>65</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.42



zes Jahresgehalt kosten konnte, war es nicht verwunderlich, dass fast ausschließlich Männer der höheren Gesellschaftsschichten sich mit diesem vergnügten.<sup>66</sup>



Abbildung 3: das Hochrad Ariel<sup>67</sup>

Ab den 1880er Jahren wird das „Kangaroo Safety Bicycle“ von Hillman, Herbert & Cooper in den Markt eingeführt. Sie verkleinerten den Durchmesser des Rades auf 96 cm, da sie aufgrund der verbesserten Technik und dem neuen Kettenantrieb selbst mit kleineren Rädern die Geschwindigkeit bei gleichzeitig reduziertem Kraftaufwand steigern konnten. Die große Verletzungsgefahr durch Stürze von Hochrädern war ein weiteres Argument, diese Entwicklungen voranzutreiben.<sup>68</sup> Das Safety stellt den Übergang vom großen Hochrad zum Niederrad dar, das unserem heutigen Modell am ähnlichsten ist. An dieser Stelle darf die Erwähnung nicht fehlen, dass die Neueinführung dieser Modelle mitunter Jahre dauern konnte und in der Zwischenzeit verschiedene Modelle gleichzeitig auf dem Markt waren.

Zu einem wichtigen Meilenstein in der Geschichte des Fahrrads wurde 1888 die Entwicklung des Luftreifens durch den schottischen Tierarzt John Loyd Dunlop. Dieser wollte seinem Sohn die unangenehmen Erschütterungen beim Radfahren mit einem, zu dieser Zeit verbreiteten Vollgummireifen ersparen und experimentierte mit Gummischläuchen ohne Ummantelungen, die er über die Felgen stülpte.

---

<sup>66</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.42

<sup>67</sup> Abbildung 3: Das Hochrad Ariel. Quelle: <http://www.der-fahradladen.com/media/images/hochrاد.jpg> Abruf: 25.07.2012

<sup>68</sup> Vgl. Fahrradgeschichte: [www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03](http://www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03) Abruf: 20.05.2012

te. Nach zwei Jahren Entwicklungszeit, in denen er schon viel Zuspruch erhielt, präsentierte Dunlop einen Reifen, der unterteilt in einen Schlauch mit Ventil und einen dickwandigen Mantel mit verstärkten Rädern war. Der luftgefüllte Reifen erfüllte wichtige Kriterien wie z. B. der niedrigere Rohstoffverbrauch und die Wirkung als Stoßdämpfer<sup>69</sup>. Die Brüder Andre und Eduard Michelin produzierten alsdann 1895 aus einer Weiterentwicklung des Fahrradreifens den ersten Autoreifen, der mit Luft gefüllt war. Seitdem verbindet man die Namen Michelin und Dunlop mit der Reifenherstellung.<sup>70</sup>

Mit der Entwicklung der Luftreifen endet auch die Ära der Hochräder, denn ihre großen Räder wurden durch die verbesserte Abrollqualität der kleinen Laufräder nicht länger benötigt.

Ab 1890 spricht man von der Ära des Niederrads. Die anfängliche Reifengröße betrug 30 Zoll und besaß einen Kettenantrieb, der über das Hinterrad lief. Interessant zu erwähnen ist auch, dass schon um 1885 der noch heute gängige Diamantrahmen in ähnlicher Form gängig war. Nach 1890 änderten sich in der Entwicklung des Fahrrads in Hinblick auf technische Neuerungen, der Optik und des Materials nur noch wenige Details. Die Grundstruktur des Fahrrads so wie sie bis heute üblich ist, ist seit damals gleich geblieben. 1903 erfand Ernst Sachs die Freilaufnabe Torpedo mit Rücktritt, sie ermöglichte den Freilauf beim Radfahren, weshalb es ab diesem Zeitpunkt nicht mehr nötig war, mit den Pedalen mitzutreten.<sup>71</sup>

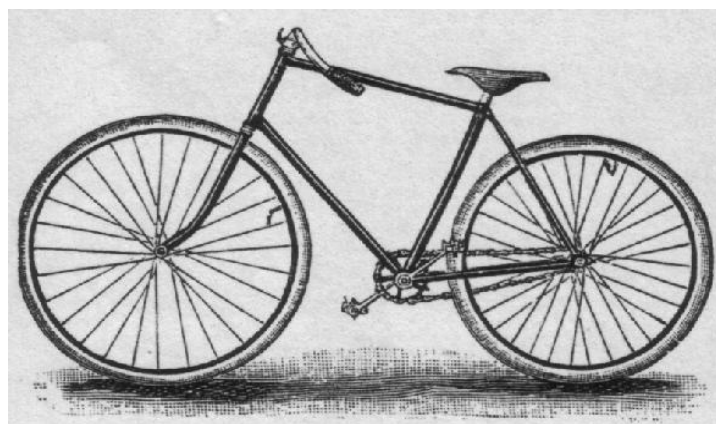


Abbildung 4: Das Rover - Niederrad<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> Vgl. [http://news.michelin.de/de/news/news\\_detail\\_popup.jsp?id=28011&codeRubrique=1080](http://news.michelin.de/de/news/news_detail_popup.jsp?id=28011&codeRubrique=1080)

<sup>70</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.50

<sup>71</sup> Vgl. [www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte](http://www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte) Abruf: 21.05.2012

<sup>72</sup>Abbildung 4: Das Rover-Niederrad. Quelle: [http://www.rover-freunde.de/bikes/rover\\_niederrad.jpg](http://www.rover-freunde.de/bikes/rover_niederrad.jpg) Abruf: 25.07.2012

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich das Fahrrad von einer Freizeitbeschäftigung für Wohlhabende, hin zu einem für alle Bevölkerungsschichten erschwinglichen Massenverkehrsmittel gewandelt. Durch die industrielle Revolution und die darauffolgende industrielle Massenfertigung war es möglich geworden, leistbare Fahrräder schnell in großen Mengen zu produzieren. Selbst ArbeiterInnen konnten es nun nutzen, um schnell und günstig an ihren Arbeitsplätzen zu gelangen. Der Rennsport etablierte sich und viele Menschen schlossen sich in Radfahrvereinen zusammen. In den zwei Weltkriegen kam es auch an der Front zum Einsatz, wobei es sich speziell bei Benzinknappheit und durch geringe Wartungskosten bezahlt machte.<sup>73</sup>

Um Graz in der Geschichte nicht auszusparen, dürfen ein paar Anekdoten über das Interesse der Grazer hinsichtlich Radfahrer Clubs nicht fehlen. Schon zu Zeiten des Hochrads gab es in Graz drei Hochrad-Clubs, in denen sich die großbürgerliche Gesellschaft bei Ausflugsfahrten und Bahnrennen vergnügte: der Grazer Bicycle-Club, der Grazer Radfahrer-Club und der Akademisch-technische Radfahr-Verein. Um 1890, in der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie, entwickelte sich Graz zur Hochburg des Radsports. Vier Grazer Firmen, die Räder produzierten waren von Beginn an dabei. Im Laufe der Jahre machten sich die Herren Puch, Albl, Werner, Cless und Plessnig in der Branche einen Namen. Mit einigen Zusammenschlüssen in der Fahrradbranche erzielte Graz im Jahre 1934 die größten Zweiradanfertigungen in Europa und Puch entwickelte sich zu einem der Marktführenden Unternehmen der Steiermark.<sup>74</sup>

Nach dem zweiten Weltkrieg brachen für die Fahrradindustrien härtere Zeiten an. Durch den Aufschwung der 1950er Jahre und die gesteigerte Kaufkraft der Menschen, verdrängten motorisierte Statussymbole, wie Motorräder und Autos das Fahrrad zusehends von den Straßen. Für viele Menschen war das Fahrrad nun nicht mehr Verkehrsmittel erster Wahl. Vielfach verkam sein Ruf als ein Gefährt für arme Leute und spielende Kinder.

Doch dies sollte sich in den 1970er/1980er Jahren ändern. Mit der Erfindung des Mountainbikes gesellte sich zum Alltagsverkehrsmittel Fahrrad die Komponente eines Bergsportgerätes hinzu. Heute gilt das Mountainbike als eine *„bewusste Verbindung von Unabhängigkeit, Schnelligkeit, Naturerlebnis, technische Raffinesse, einem*

---

<sup>73</sup> Vgl. Wich/Schuller 2010, S.50ff

<sup>74</sup> Vgl. Schötta 2009, S.18

*Gefühl von grenzenloser Freiheit und Abenteuer*<sup>75</sup>. Dazu kommt eine Dynamik zwischen Naturerlebnis und Gefahr, diese aber ohne ein großes Eingehen von Risiken, da die ausgereifte Technik, wie Bremsen, Stoßdämpfer und Federung Sicherheit versprechen.<sup>76</sup>

Heute bescheren immer neuere Erfindungen in Bezug auf die technische Leistung, die Federung und das Gewicht dem Markt reißende Absatzzahlen. Fahrräder werden heutzutage für alle Bedürfnisse und Ansprüche produziert. So entwickelten sich neben den klassischen Modellen zahllose Varianten des Fahrrads, wie Falträder/Klappräder, Elektrobikes, Liegeräder, Rennräder, Fixies, Mountainbikes, Trekkingräder, Downhillbikes, Hollandräder und Tandemräder.

Nach wie vor ist dem Fahrrad jedoch bis heute eines geblieben: *„das Gefühl von unbeschwerter, schneller, und selbstbestimmter Fortbewegung durch die Stadt und übers Land, von sportlicher Betätigung, Freiheit und auch ein bisschen Glück.“*<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Hafner 1992, S.122

<sup>76</sup>Vgl. Hafner 1992, S.122

<sup>77</sup>Vgl. Landlust Nr.: 05-06/2009, S.122

### 4.1 Emanzipation auf dem Fahrrad

*„Das Fahrrad hat zur Emanzipation der Frauen mehr beigetragen als alle Bemühungen der Frauenbewegung zusammen“<sup>78</sup>.*

Dieses Zitat stammt von der österreichischen Frauenrechtlerin Rosa Mayreder um 1906 und macht deutlich, welche Bedeutung das Fahrrad, neben seiner Rolle als Vorreiter in der allgemeinen Verkehrsentwicklung, auch in der Gesellschaft damals schon inne hatte.

In ihrer Dissertationsschrift über die „radelnde Nationen“ Deutschland und die Niederlande, erforscht Anne-Katrin Ebert auch die Rolle der Frau in der Zeit der Entwicklung des Fahrrads. Das Interesse am Fahrradfahren war in den 1890er Jahren ein geschlechterübergreifendes Phänomen, während es für den Mann ein einfaches war es zu benutzen, mussten sich Frauen in vielerlei Hinsicht in ein neues Feld wagen. Ebert sieht die Brisanz der Tätigkeit des Radfahrens und den großen Diskussionen in der Gesellschaft darüber, im generellen Frauen- und Männerbild der Zeit begründet.

Die Fahrradreklame Ende des 19. Jahrhunderts bediente sich gerne vieler Geschlechtertypisierungen mit dem Motiv der jungen, attraktiven Radfahrerin. Auch ihre Gegenspielerin, ein „groteskes Mannweib in Hosenanzug und Zigarette“<sup>79</sup> wurde oftmals gezeigt. Hierbei schieden sich die Geister, speziell im Hinblick auf die Thematik der sitzamen und passenden Bekleidung. Denn gerade die Damenkleidung war in vielerlei Hinsicht unpraktisch, denn der lange Rock drohte sich in den Speichen zu verklemmen, die Enge des Korsetts machte das Atmen schwer und die teils überdimensionierten Hüte mussten mit der Hand während des Fahrens festgehalten werden.<sup>80</sup> Konnte so das Fahren angenehm sein?

Frauen der mittleren bis oberen Klasse war Ende des 19. Jahrhunderts, in Bezug auf ihr öffentliches Auftreten, die Rolle der „conspicuous consumption“ zugetragen. In Eberts Worten bedeutet dies: *„... in moderner Gesellschaft sei die Frau die zeremonielle Konsumentin der Güter geworden, die der Mann produziert, dadurch verdeutlicht sie den Wohlstand und Bedeutung ihres Mannes in der sozialen Hierarchie. Durch den Akt der Konsumtion demonstriert sie gleichzeitig den Status als Eigentum*

---

<sup>78</sup> Vgl. [www.radmuseum.at/unterseiten/damenrad.htm](http://www.radmuseum.at/unterseiten/damenrad.htm) Abruf: 30.07.2012

<sup>79</sup> Ebert 2010 S.90

<sup>80</sup> Vgl. Ebert 2010 S.92

*des Mannes. Sie konsumiert folglich nicht selbst, sondern für andere – ihren Ehemann. Alles zeigt seine soziale Position an während sie nur stellvertretend konsumiert.*<sup>81</sup> Diese Theorie kann deutlich auf das Radfahren angewendet werden, da bürgerliche Frauen mit dem teuren Rad ihrer Väter/Ehemänner deren Wohlstand repräsentierten und beim gemeinsamen Radeln deren Reife und Männlichkeit unterstrichen. Dieses Konzept der Radfahrerin als Begleitung und Schmuck des Mannes sieht Ebert im Widerspruch zu dem Konzept des Niederrads, das ein Handlungsprogramm vorsah, mit dem der/die Benutzer/in die eigene Selbständigkeit und Unabhängigkeit erfahren konnte.<sup>82</sup>

Stimmen in der Frauenbewegung sehen die Segnungen des Fahrrads. Durch fehlende Ausbildung war die bürgerliche Frau dazu verdammt in ihrem Heim nutzlos zu sein. Zusammen mit dem Gefühl von Machtlosigkeit, Nutzlosigkeit und ökonomischer Abhängigkeit konnte das Fahrrad neuen Lebensmut schenken. Es stärkte das Vertrauen in sich selbst, förderte die Bewusstwerdung von eigener Stärke und körperlicher Fähigkeit. Durch das gesteigerte Selbstwertgefühl wollten Frauen nun nicht mehr auf ihre Begleitungen warten und schlossen sich in eigenen Vereinen zusammen.<sup>83</sup> Laut Recherchen der Grazerin Hilde Harrer war der „Grazer Damen- Bicycle-Club“ mit seiner Gründung im Februar 1893 einer der ersten seiner Art und er wird vielerorts als beispielgebend für andere Gründungen genannt. Ab 1895 fand eine regelrechte Welle an Vereinsgründungen statt, wobei sich diese nach beruflicher, ideologischer und standesmäßiger Ausrichtung bildeten.<sup>84</sup>

Das neu erfahrene Selbstwertgefühl, welches das Fahrradfahren den Frauen bescherte wurde von einigen Personen als Bedrohung angesehen. Mit der Annahme dass, das Ehe- bzw. Familienleben Schaden davon nehmen könnte. Die Idee, dass Frauen eigenständig in bürgerlichen Kreisen Unternehmungen durchführen könnten, war Neuland und wurde nicht von allen gutgeheißen, da auch die zuvor beschriebene „conspicuous consumption“ wegfiel.<sup>85</sup>

Über die Rolle des Fahrrads bei der Emanzipation der Frau wurden schon diverse Artikel geschrieben, auf einen gemeinsamen Nenner kommen sie nicht. Einige

---

<sup>81</sup> Ebert 2010 S.129

<sup>82</sup> Vgl ebda 2010 S.131

<sup>83</sup> Vgl. Ebert 2010, S.133

<sup>84</sup> Vgl. Harrer 1999, S. 24

<sup>85</sup> Vgl. Ebert 2010, S.134

sehen das Radfahren als Resultat der emanzipatorischen Bestrebungen der Frauenbewegung, andere sehen im Fahrradfahren den Ursprung der Emanzipation per se und preisen demzufolge das Fahrrad als Befreier der Frau.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> Vgl. Harrer 1999, S.25

### 4.2 Grazer Rad-Geschichte der 1970 - 1990er Jahre

Das folgende Kapitel behandelt die Entwicklung, wie Graz zu seiner Fahrradfreundlichkeit kam und welche Besonderheiten noch heute die Stadt prägen. Die neue Auseinandersetzung mit Umwelt und Verkehr, sowie die Fitnessbewegung, legten auch in Graz ab den 1970er Jahren den Grundstein für ein neues Aufblühen des Fahrradbooms. Anhand historischer und verkehrstechnisch relevanter Fakten wird die Entwicklung der bis dato andauernden Planung des flächendeckenden (Fahrrad)Verkehrsnetzes erläutert.

Seit der Ölkrise in den 1970er Jahren gibt es eine neue Auffassung von ressourcenschonender Mobilität. Der naive Fortschrittsglaube der Nachkriegszeit ist der Sorge nach ausreichend fossilen Ressourcen gewichen. Diese Umstände machten ein Umdenken, sowie die Suche nach alternativen Mobilitätskonzepten notwendig. Durch die langsam aufkeimende Umweltsensibilisierung und die Beeinträchtigung des urbanen Lebensraums durch das Auto, gewann das Fahrrad in diesem Kontext seine ursprüngliche Bedeutung als Individualverkehrsmittel allmählich zurück.<sup>87</sup>

Durch die aufkeimende Fitnessbewegung gestärkt und gerne von der Werbeindustrie in Szene gesetzt, wurde Radfahren als intelligente, umweltfreundliche, nicht aggressive und rationelle Fortbewegungsart forciert. Auch Assoziationen, die das Rad als Symbol für Unabhängigkeit, Schnelligkeit und körperliche Leistungsfähigkeit präsentieren, zeigen von der Wandlung des Lebensgefühls hin zu einem besonderen Gesundheitsbewusstsein.<sup>88</sup> Seit dem Jahr 1974 verzeichnete Deutschland wieder einen rasant ansteigenden Fahrradboom (in Österreich erst einige Jahre darauf). Waren im Jahr 1970 ca. 3 Mio. Menschen mit dem Rad unterwegs, so erhöhte sich Zahl bis 1980 auf ca. 4,2 Mio.<sup>89</sup>

Die Ölkrise der 1970er Jahre gab den Anstoß zu einer Entwicklung hin zu einer umweltbewussteren Lebenseinstellung in Österreich. Durch die bewusste Auseinandersetzung in Umweltfragen bzw. dem Umweltschutz, der Energiekrise sowie der Volksabstimmung gegen das Atomkraftwerk Zwentendorf, fand eine

---

<sup>87</sup>Vgl. Hochmuth 1991, S.123

<sup>88</sup>Vgl. Ebda S.123

<sup>89</sup> Vgl. Hochmuth 1991, S. 123ff



Neuorientierung im Bewusstsein der Menschen statt und das Fahrrad gelangte zu einer Renaissance.<sup>90</sup> Der generelle Radanteil im Jahr 1973 in Österreich war bekanntermaßen schon unter 7% gesunken.<sup>91</sup>

Der Autoverkehr war in den Städten in unerträglichem Maße angestiegen und erste ernsthafte Kritik daran wurde zunehmend laut. In Graz Ende der 1970er, sowie im Rest Österreichs fehlte eine geförderte Rad-Infrastruktur. Alle ehemals vorhandenen Radwege waren nach dem 2. Weltkrieg zugunsten breiterer Autostraßen aus dem Stadtbild gewichen. Seit der Motorisierungswelle der Nachkriegszeit waren zudem keine nennenswerten Baumaßnahmen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer konzipiert worden.<sup>92</sup>

Im November 1978 trafen sich in Graz erstmals Alternativgruppen aus ganz Österreich, die den Arbeitskreis „Energie und Verkehr“ gründeten; aus diesem entstand die „Arbeitsgemeinschaft Alternative Verkehrspolitik“ (AVG). Diese forderten die Zurückdrängung des Autos, die Förderung nicht-motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehr sowie eine Umorientierung der Stadt- und Raumplanung hin zu mehr Nachhaltigkeit. Auch die Aufhebung des Fahrverbotes für Radfahrer gegen die Einbahn sowie eine generelle Verkehrsberuhigung, im Sinne einer Geschwindigkeitsdrosselung, wurde sehnlichst gewünscht.<sup>93</sup>

Um diese Forderungen zu untermauern und ihnen mehr Nachdruck zu verleihen, wurden im Jahr 1979 mehrere Fahrraddemonstrationen veranstaltet. Am 09.06.1979 fanden in Linz, Wien, Salzburg und Graz zeitgleich die ersten Protestkundgebungen statt. Mit den Parolen: „Macht Platz, Fahrrad kommt“, „Wir wollen nicht unter die Räder kommen, noch strampeln wir“ und „Immer nur Autofahren, nein danke“ wurden die Forderungen in Graz verstärkt. Das Rathaus wurde in einer Art Happening in „Radhaus“ umbenannt und bis zu 1500 Menschen beteiligten sich an einer Sternfahrt zum Hauptplatz und weiter in den Stadtpark.<sup>94</sup>

---

<sup>90</sup> Argus Radlobby: <http://graz.radln.net/cms/beitrag/10827859/25359581/> Abruf: 15.03.2012

<sup>91</sup> Vgl. Wehap 2005, S.70ff

<sup>92</sup> Vgl. Ebda

<sup>93</sup> Vgl. Wehap 2005, S.70ff

<sup>94</sup> Vgl. Ebda



Abbildung 5: Fahrraddemo am Hauptplatz in Graz. Quelle<sup>95</sup>

Einigen Aktivisten schien der Gemeindeapparat zu langsam zu arbeiten, daher markierten sie kurzerhand in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ eigenhändig den ersten Radweg mit mitgebrachter Farbe in der Wilhelm – Fischer – Allee, am Rande des Stadtparks. Dazu wurden Fahrradverkehrstafeln aus Pappe aufgestellt. Unter den Aktiven befanden sich hauptsächlich angehende Diplomingenieure der TU Graz, der Karl-Franzens Universität und des Instituts für Umweltforschung. Günther Tischler, später Gemeinderat der Grünen und August Glogg waren eine der engagiertesten Aktivisten.<sup>96</sup>

Durch Intervention des Gemeinderates Erich Edegger entgingen sie einer drohenden Anzeige wegen Sachbeschädigung und Amtsanmaßung. Edegger, seit 1974 im Planungsresort, später im Verkehrsresort tätig und leidenschaftlicher Radler, war über den Aktionismus der Studenten erfreut. Hatte er doch selbst ein „innenstädtisches Verkehrskonzept - Radverkehrskonzept“ in Planung, das dadurch schneller an die Öffentlichkeit kam. Unter Aushändigung der Rad-Schablone für den Radweg kamen alle Aktivisten wieder frei. Diese Schablone diente darauf den ersten echten Piktogrammen als Vorlage, die nach der baldigen Legalisierung und Fortführung des Radwegenetzes verbreitet wurden.<sup>97</sup>

Erich Edegger galt als Motor der wieder erwachenden Fahrradszene in Graz“.<sup>98</sup> Er trat 1971 für die ÖVP in den Gemeinderat ein und brachte es 1983 zum Vizebür-

---

<sup>95</sup>Abbildung 5: Fahrraddemo am Hauptplatz in Graz. Quelle:  
<http://graz.radln.net/cms/bilder/popup/10827859/395953/fa65a7e5/Transparent%20Hptpl%20Brunnen.JPG>

<sup>96</sup>Vgl. Seemayer 2003, S.

<sup>97</sup> Vgl. Wehap 2005, S.197

<sup>98</sup> Wehap 2005, S.208

germeister. Als einer der wenigen erkannte er die Notwendigkeit einer Förderung eines Wegesystems für den nicht-motorisierten Verkehr, um Ressourcen zu schonen und den gesundheitlichen und sportlichen Aspekt des Radfahrens zu unterstützen.<sup>99</sup> Edegger legte die Basis für das heutige Grazer Radwegenetz, da er der Auffassung war, dass *alle wichtigen Punkte unserer Stadt gefahrlos zu erreichen*<sup>100</sup> sein müssten. Zu seinen bahnbrechenden Errungenschaften gehört neben der Installation erster Radwege auch die Öffnung von Einbahnen für Radfahrer (1981). Seinen größten Erfolg, die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, ausgenommen Vorrangstraßen, konnte er selbst nicht mehr feiern, unerwartet starb er im Oktober 1992.<sup>101</sup> Ihm zu Ehren wurde die Fußgänger- und Radlern vorbehaltene Stahlbrücke zwischen Schloßberg und Mariahilferplatz im Jahr 2002 in „Erich-Edegger-Steg“ benannt.<sup>102</sup>

In der Vorreiterrolle für Österreich wurde mit 01.09.1992 das Tempo 30/50-Modell in Graz in Kraft gesetzt. Die stetig steigende Zahl der Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten machten ein rasches Handeln notwendig. Der Wunsch nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr sowie eine Erhöhung der Lebensqualität, am Beispiel von ausgewiesenen Wohnstraßen, konnte erfüllt werden.<sup>103</sup>

Nach Einführung des 30/50-Modells zeigten Statistiken einen Rückgang der Unfallbilanz von 25,1% im Zeitraum September 1992–März 1993. Dies bedeutete, dass jeder vierte Verkehrsunfall vermieden werden konnte, dazu gesellte sich eine allgemeine Verkehrsberuhigung, die sich auch positiv auf das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer auswirkte<sup>104</sup>.

Die anfängliche Angst über eine Erhöhung der Abgasbelastung konnte wiederlegt werden, denn eine zeitweilige Rückgang, speziell in Gebieten mit ausschließlich Tempo 30 war die Folge. Die Senkung der Abgasemissionen ist dort beeindruckend: 3% weniger Kohlenstoffmonoxid, 16% weniger Kohlenwasserstoffe und 32% weniger Stickoxide. Hierzu muss angemerkt werden, dass 1992 der Abgaskatalysator noch nicht gesetzlich vorgeschrieben war und die heutige Abgassituation hinsichtlich der Kohlenstoffmonoxidbelastung eine bessere ist. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ging durch den besser aufkommen-

---

<sup>99</sup> Vgl. Wehap 2005, S.208

<sup>100</sup> Wehap 2005 zitiert nach STEK 1980

<sup>101</sup> Argus Radlobby: : 16.03.2012

<sup>102</sup> Argus Radlobby: <http://graz.radln.net/cms/beitrag/10827980/25359455/>Abruf: 16.03.2012

<sup>103</sup> Vgl. Magistrat/Stadtbaudirektion Graz 1993, S.2

<sup>104</sup> Vgl. ebda 1993, S.2

den Verkehrsfluss der Verkehrslärm zurück. Der Geräuschpegel eines Autos bei Tempo 30 ist bekanntlich deutlich niedriger als bei höheren Geschwindigkeiten<sup>105</sup>.

Nach dem Tod Edeggers verflachte die Förderung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt in den 1990ern wieder. Das Radverkehrswegenetz wurde nur zögerlich ausgebaut und Erneuerungen und Instandhaltungen wurden über Jahre vernachlässigt. Da im Umland von Graz in der Mitte der 1990er Jahre Shoppingcenter nur so aus dem Boden schossen, verlagerte sich der Schwerpunkt der kommunalen Verkehrspolitik und der Stadt wieder deutlich in Richtung Förderung des Autoverkehrs. Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel kam nur langsam ins Rollen.<sup>106</sup>

Auch die „Velocity-Conference“, die weltweit größte Konferenz für Fahrradmobilität, konnte mit ihrer Abhaltung in Graz und Maribor 1999 nicht den erhofften Anstieg an Fahrradfahrenden erzeugen. Der Anteil der Radfahrenden stagnierte in den 1990er Jahren bei 12-14%. Trotz der gleichbleibenden Radfahrerbeteiligung im Straßenverkehr hatte Graz aber noch immer die Vorrangstellung als „Radhauptstadt Österreichs“ und wurde als solche mehrmals ausgezeichnet. Diese Stellung konnte Graz aber nur aufgrund der großen Anzahl an radfahrenden Studierenden und den infrastrukturellen Planungen der 1980er Jahren halten. Der Rest Österreichs baute seine Infrastruktur erst mit den Jahren langsam aus.<sup>107</sup>

Um die Anliegen der Radfahrer/innen besser vertreten zu können beschäftigten sich in der Zeit zwischen 1988–1998 vornehmlich der Verkehrsclub Steiermark mit deren Anliegen. In der Zeit danach kam die Grazer Fahrradoffensive Go! In Kooperation mit der ARGUS – Fahrradlobby (ARGUS = Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr) zum Zug.<sup>108</sup> Unter anderem ist es jenen zu verdanken, dass die Verkehrs- und Radsituation, sowie deren Förderung sich 2012 grundlegend geändert hat und ein weitaus positiveres Image vorherrscht.

---

<sup>105</sup> Vgl. Magistrat/Stadtbaudirektion Graz, Tempo 30/50, 1994, S.1

<sup>106</sup> Vgl. <http://www.radland.steiermark.at/cms/beitrag/10899547/24322881> Abruf: 16.03.2012

<sup>107</sup> Vgl. Radland Steiermark: <http://www.radland.steiermark.at/cms/beitrag/10899547/24322881> Abruf: 16.03.2012

<sup>108</sup> Vgl. Seemayer 2003, S.17

## 5

# Fahr - Rad in Graz

Um die Positionierung der Stadt Graz in Bezug auf ihre Fahrradfreundlichkeit und zum besseren Verständnis im Hinblick auf ihre Bezeichnung als „Fahrradstadt“ zu verdeutlichen, empfiehlt sich ein kurzer Abriss über die Stadt selbst. Neben einem Exkurs in die Vergangenheit der Stadt soll auch die kulturwissenschaftliche Stadtforschung Erwähnung finden. Zur Abrundung wird ein genaueres Bild der aktuellen Grazer Fahrradinfrastruktur gezeichnet.

### 5.1 Graz

Zentral in der Steiermark situiert, zählt Graz heute mit seinen 296.772 EinwohnerInnen<sup>109</sup> (Haupt- und Nebenwohnsitz) zur zweitgrößten Stadt Österreichs.

Die Grazer Geschichte kann bis zum Jahre 1128 zurück datiert werden, wo Graz eine erstmalige urkundliche Erwähnung findet. Zwischen 1379 und 1619 avancierte sie zur Residenzstadt Kaiser Friedrichs III, wodurch ihr als Hauptstadt Innerösterreichs eine hohe Bedeutung zukam. Nach dieser Zeit siedelte der kaiserliche Hof nach Wien um.<sup>110</sup> Graz wurde im 17. Jahrhundert zum politischen und kulturellen Dreh- und Angelpunkt Österreichs, wobei es immer auch als Zwischenstation für Reisende nach Südeuropa galt.<sup>111</sup>

Um die Stadt gegen Bedrohungen zu schützen wurde eine stark befestigte militärische Festung auf dem Grazer Schloßberg erbaut. Diese wurde zu Zeiten der napoleonischen Kriege 1809 zerstört, ohne aber je erstürmt worden zu sein. Uhr-

---

<sup>109</sup> Vgl. Graz Statistik, Bevölkerung Stand: 01.01.2012

<sup>110</sup> Vgl. Schweigert, 1979

<sup>111</sup> Vgl. Koch 2011, S.15

turm und Glockenturm wurden von den Bewohnern freigekauft und gelten bis heute als Wahrzeichen der Stadt.<sup>112</sup>

Im 17./18.Jahrhundert hielt der Barock Einzug ins Stadtbild. Heute verbindet die Grazer Altstadt ein Ensemble verschiedenster kultureller Bauepochen. So finden sich Elemente der Gotik, Renaissance, Barock, Historismus ebenso wie des Jugendstils.

Die historischen und sozialen Veränderungen von Graz, als ehemalige Verwaltungshauptstadt und bürgerliche Hochburg, zeichnet Elisabeth Katschnig-Fasch in ihrem Werk „Der möblierte Sinn“ eindrucksvoll nach. Ein besonderes Augenmerk legt sie hierbei auf das im 19. Jahrhundert stark vertretene Bürgertum, welches die Stadt stark prägte. Aus der ganzen österreichisch-ungarischen Monarchie ließen sich Pensionisten und Beamte in Graz nieder und verhalfen dem Gebiet rund um die Grazer Universität (Graz Geidorf und St.Leonhard) zu seinem klassizistischem Aussehen und Ansehen und verliehen Graz den zeitweise bis heute geltenden Ruf einer „Pensionopolis“<sup>113</sup>. Trotz vieler Handwerker und Arbeiter, wurde die Industrialisierung sowie die Entwicklung der Stadt durch die Traditionen der bürgerlichen Schicht gehemmt. Arbeiter und Handwerker fanden nicht so schnell Anschluss wie Bürgerliche, die sich aus allen Teilen Österreichs in Graz ansiedelten und sich in Geidorf in ihre eigene Welt abkapselten.<sup>114</sup>

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte die hohe Armenquote der Stadt zu einer Art Zweiteilung in Ost und West beziehungsweise in Reich und Arm. Im Osten lag das bürgerlich dominierte Geidorf. Im Westen, signifikant von der Mur getrennt, lebten wie in einer anderen Welt Handwerker, Arbeiter und Arme in Lend, Gries und Jakomini.<sup>115</sup>

Wo früher die Handwerker und Arbeiter zu Hause waren, locken heute niedrige Mieten vermehrt Menschen mit Migrationshintergrund, einkommensschwächere und junge Menschen an. In den teuren Gründerzeitvillen und klassizistischen Zinshäusern Geidorfs und St. Leonhards ist bis heute das betuchtere Bildungsbürgertum zu Hause. Überspitzt wird im Volksmund (und von Seiten einiger

---

<sup>112</sup> Vgl. Schweigert 1979,

<sup>113</sup> Katschnig-Fasch, 1998 S.95

<sup>114</sup> Vgl Katschnig-Fasch, 1998 S.96

<sup>115</sup> Vgl Koch, 2011 S.15

interviewten Studierenden dieser Arbeit) noch heute von einer „richtigen und falschen Murseite“ gesprochen.<sup>116</sup>

In ihrer Arbeit „Frauen erleben Stadt“ befasst sich Maria Koch mit der Thematik der Stadt als Ort eines Handlungsraumes, beziehungsweise wie sich in der Stadt Raum angeeignet wird. Da auch sie ihren Forschungsschwerpunkt in Graz setzt, können ein paar Überlegungen aufgenommen werden. *„In Verbindung mit der historischen Entwicklung lässt sich noch einmal feststellen, dass die Verortung eines Stadtraumes innerhalb eines Stadtgefüges nicht als natürlicher Prozess zu verstehen ist. Die historische Disposition, die bis heute unser Denken über Graz und den stadtpolitischen Diskurs beeinflusst, darf nicht außer Acht gelassen werden.“*<sup>117</sup>

Auch der Soziologe und Stadtforscher Rolf Lindner ist der Auffassung eine Stadt sei als lebendige Einheit zu verstehen. Ihre subjektiven Bedeutungen, die Städte für ihre Bewohner haben und welche Vorstellungen sie mit ihr verbinden seien demnach Prozesse, die sich in jeder Bevölkerungsgeneration neu entwickeln. Denn die Biographie einer Stadt und ihre Werdung dessen bedarf allerhand Berücksichtigungen, hinblickend auf ihre Bilder, Typifizierungen, kollektive Repräsentationen materieller und immaterieller Art, bis zu Anekdoten, Liedern und Citylore.<sup>118</sup>

Werden diese Elemente zusammengefügt, bildet sich laut Lindner eine Textur; ein Gewebe. Städte sind demzufolge keine unbeschriebenen Blätter, sondern narrative Räume in denen bestimmte Geschichten eingeschrieben sind. Anhand der bloßen Erwähnung eines Stadtnamens, wird somit eine ganze Fülle an Vorstellungen hervorgerufen. Diese Vorstellungen entsprechen laut Lindner dem „imaginaire“ einer Stadt, also der Einzigartigkeit und Individualität einer Stadt. Es kann jedoch passieren dass, das „imaginaire“ mit einem „Image“ gleichgesetzt wird – dies sei jedoch nicht gleichbedeutend da ein Image geplant und gestaltet, und nicht selbständig entsteht.<sup>119</sup>

Heute wird Graz als eine vielschichtige, mit südländischem Flair geprägte Stadt erlebt. Als zweitgrößter Universitätsstandort Österreichs mit 46.567 Studieren-

---

<sup>116</sup> Vgl. Katschnig-Fasch, 1998 S.96

<sup>117</sup> Koch, 2011, S.16

<sup>118</sup> Vgl. Lindner 2008, S.84

<sup>119</sup> Vgl. Linder 2008, S.86

den<sup>120</sup> kann die Stadt anstandslos als lebendige Universitätsstadt mit jungem Publikum bezeichnet werden. Um im internationalen Wettkampf mit anderen touristisch interessanten Städten konkurrieren zu können positioniert sich Graz in den letzten Jahren gerne mit diversen Auszeichnungen. So ist Graz seit 2011 UNESCO City of Design. Graz ist auch Genusshauptstadt<sup>121</sup> (eine Betitelung des Graz Tourismus um Speis und Trank der Steiermark zu vermarkten und Touristen die heimischen Produkte anzubieten) und Stadt der Menschenrechte<sup>122</sup> Die Betitelung „Stadt der Menschenrechte“ wird unter den interviewten Personen dieser Arbeit rege diskutiert. Es herrscht keine Einigkeit darüber, ob diese Bezeichnung gerechtfertigt ist. Die Stadt Graz hat sich verpflichtet, viele öffentliche und private Einrichtungen unter dem Gesichtspunkt der international anerkannten Menschenrechte leiten zu lassen. Dass dies mit dem einführen des Bettelverbots nicht gewährleistet ist, beklagen einige Studierende während des Interviews, betonen aber stets trotz dessen in einer lebenswerten Stadt zu wohnen.<sup>123</sup>

### 5.2 Fahrradstadt Graz – Verkehrsinfrastruktur heute

Seit ein paar Jahren ist in Graz in punkto Verkehrssicherheit und Ausbau der Verkehrsrouten eine neue Tendenz spürbar. Gerade der Ausbau und die Kennzeichnung der Radverkehrsrouten und Radfahrstreifen hat aus eigener Erfahrung deutlich zugenommen. Zudem zeigt sich, dass von Seiten der Politik ein vermehrtes Interesse an einer Konzeptentwicklung zu spüren ist. Ein sicheres Verkehrsroutennetz für alle VerkehrsbenutzerInnen zu schaffen wäre eine Idealvorstellung, die es in Zukunft noch zu entwickeln gilt. Momentan laufen die Bestrebungen, mehr Menschen für sanfte Mobilität zu begeistern, u.a. aufgrund der Feinstaubwerte<sup>124</sup> und des hohen Anteils an motorisierten Verkehrsmitteln.

---

<sup>120</sup> Studierende aller Grazer Universitäten und Fachhochschulen, Stand 2010, Quelle:

<http://www.wirtschaft.graz.at/cms/beitrag/10039293/713555>

<sup>121</sup> Mehr Infos siehe.: <http://www.graztourismus.at/cms/ziel/2873354/DE/>

<sup>122</sup> Mehr Infos siehe.:

[http://www.menschenrechtsstadt.at/index.php?option=com\\_content&view=frontpage&Itemid=52](http://www.menschenrechtsstadt.at/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=52)

<sup>123</sup> Siehe Interview 5, Kilian R.

<sup>124</sup> Zu diesem Thema wird im Kapitel der Interviewanalysen noch genauer eingegangen



Dieser Bereich der Arbeit widmet sich der Thematik der präsenten Verkehrsinfrastruktur der Stadt Graz. Es entsteht ein detaillierteres Bild, wie die momentane Infrastruktur aussieht und welche Möglichkeiten diese für ein sicheres Radfahren bieten. Die Sachlage wird verdeutlicht durch die Betrachtung ausgewählter Tabellen und Grafiken, die den Modal Split, die Rad-Zählstelle und das Radwegenetz beschreiben.

Mit Stand 2008 hat die Grazer Verkehrsabteilung den Radverkehr mit einem Anteil von 16,00%<sup>125</sup> am Gesamtverkehr gemessen. In den innerstädtischen Bezirken 1-6 liegt dieser bei 20%.<sup>126</sup> Aktuellere Angaben liegen zu diesem Zeitpunkt nicht vor, Ende 2012 wird eine neue Radverkehrsanteilmessung des VCÖs (Verkehrs Club Österreich) veröffentlicht, die eventuell eine Steigerung der letzten vier Jahre feststellen kann.

Die Prozentzahl der Alltagswege, die mit einem spezifischen Verkehrsmittel im Verhältnis zum Gesamtverkehr zurückgelegt werden, wird über den sogenannten „Modal Split“ beschrieben. In den folgenden Abbildungen wird dieser Indikator als Grundlage der Betrachtung verwendet.

Aus der folgenden Abbildung wird ersichtlich, dass seit Beginn der Radpionierzeit der 1980er Jahre, (vgl. siehe dazu Kapitel 4.2) der Trend zum Fahrrad in Graz gestiegen ist. Durch die eingeleitete Verkehrspolitik der 1980er Jahre und eine kontinuierliche Verbesserung konnten diese Ergebnisse erzielt werden. Der Anteil der FußgängerInnen nahm im selben Zeitraum entsprechend stark ab. Auch der Pkw-Verkehr stieg mit den Jahren, da sich immer mehr Menschen ein eigenes Auto zu leisten vermochten.<sup>127</sup>

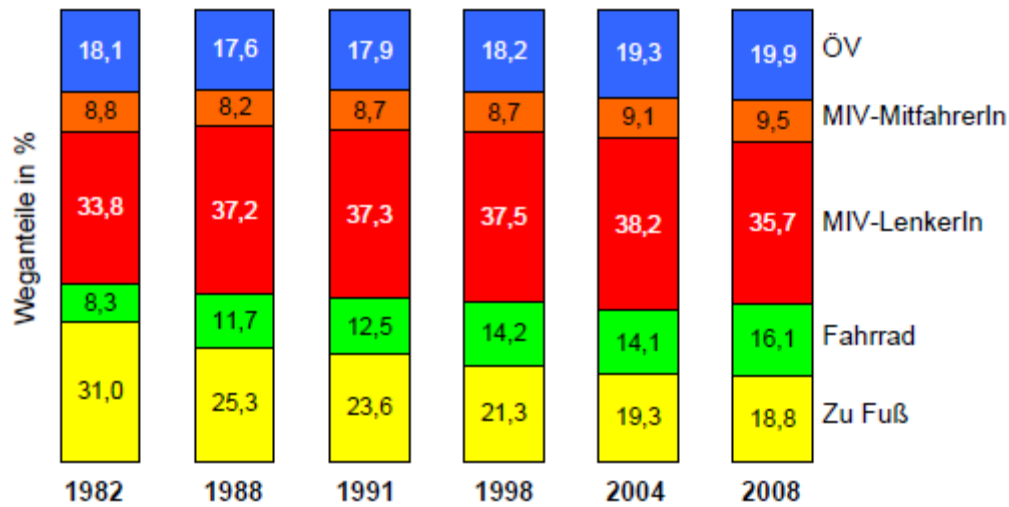
---

<sup>125</sup> Vgl. [http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie\\_Graz\\_DE\\_web\\_version.pdf](http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie_Graz_DE_web_version.pdf) Abruf: 30.09.2012

<sup>126</sup> Vgl. Abteilung für Verkehrsplanung: [www.graz.at/cms/ziel/4589098/DE](http://www.graz.at/cms/ziel/4589098/DE) Abruf: 27.07.2012

<sup>127</sup> Vgl. [http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie\\_Graz\\_DE\\_web\\_version.pdf](http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie_Graz_DE_web_version.pdf) Abruf: 30.09.2012

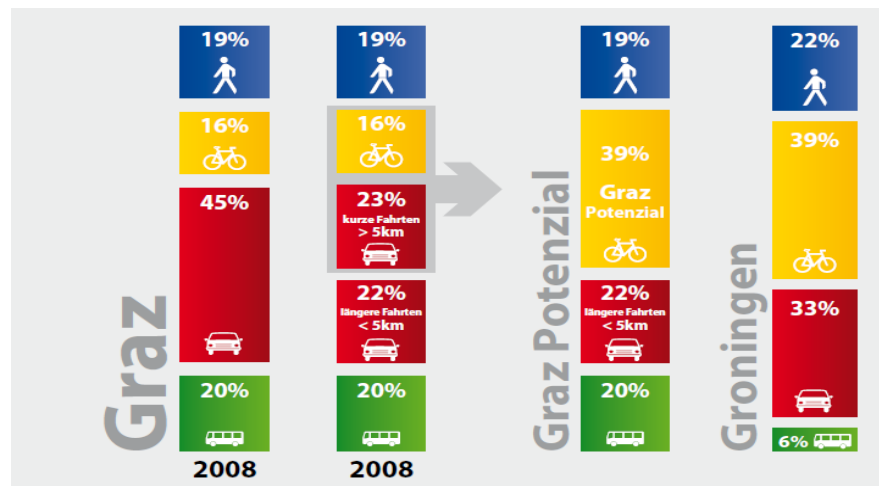
## Graz: Entwicklung des Modal Splits 1982 - 2008

Abbildung 6: Entwicklung Modal Split Graz 1982-2008 <sup>128</sup>

Österreichweit liegt Graz im Spitzenfeld des Radverkehrsanteils in der Bevölkerung. International gesehen hat es aber noch hohes Entwicklungspotential, wie die folgende Abbildung illustriert. Besonders mithilfe der Einschränkung des PKW-Verkehrs auf kurzen Strecken ließe sich ein potentieller Radverkehrsanteil von bis zu 39% erreichen. Zu häufig wird das Auto für Strecken unter 5 km genutzt. Einen guten Vergleich bietet die niederländische Stadt Groningen, die dieses Potential bereits nützt. Hierbei wäre es aber wichtig von Seiten der Stadt Maßnahmen hinsichtlich der Förderung des einen Verkehrsmittels und der Einschränkung des anderen zu setzen.<sup>129</sup>

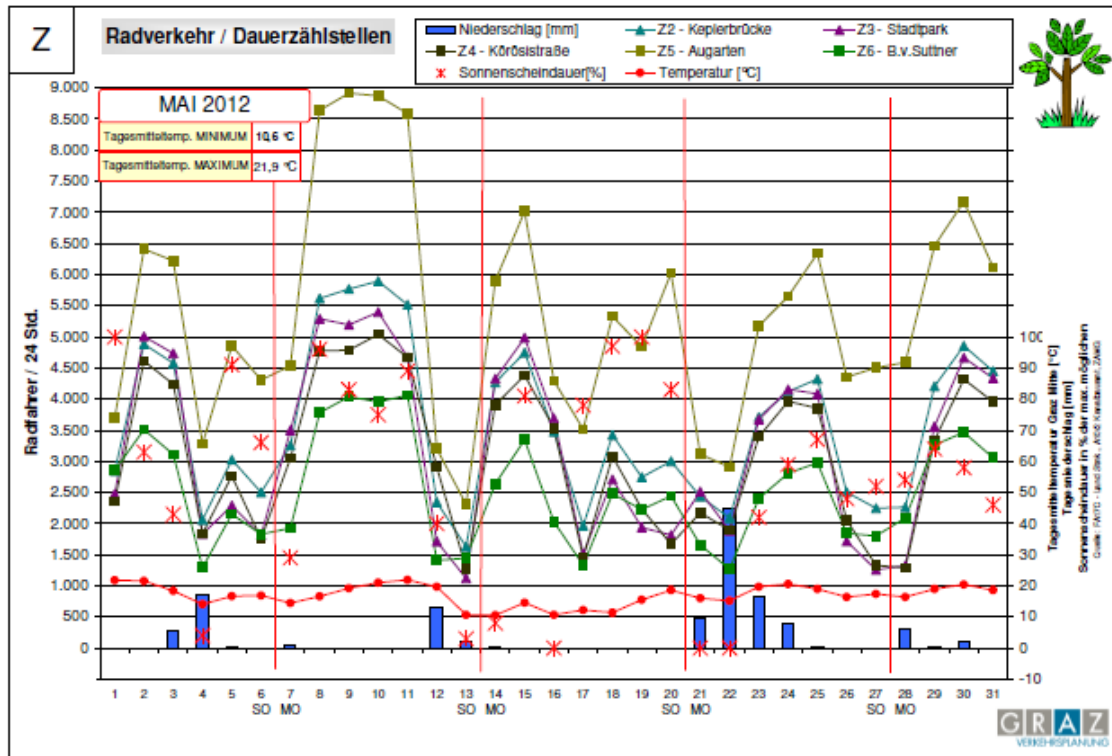
<sup>128</sup> Vgl. Kroissenbrunner, 2011 S.4

<sup>129</sup> Vgl. [http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie\\_Graz\\_DE\\_web\\_version.pdf](http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie_Graz_DE_web_version.pdf) Abruf: 30.09.2012

Abbildung 7 : Potentiale des Modal Split Graz.<sup>130</sup>

Für eine bessere Übersicht und um gezielte Datenerfassungen der meist frequentierten Gebiete der Stadt zu machen, wurden vor drei Jahren Radverkehrs-Dauerzählstellen von der Grazer Verkehrsplanung an einigen verkehrsintensiven Plätzen installiert. Mit den gesammelten Daten lässt sich z. B. besonders die Wetterabhängigkeit der Anzahl der Rad-fahrenden Personen deutlich erkennen. An Tagen mit Sonnenschein sind diese deutlich höher als an Tagen mit Kälte und Regen. Interessant ist auch zu beobachten, dass die Wegeanzahl an Wochenenden deutlich abnimmt. Zwar wählen viele Menschen am Wochenende und in der Freizeit zu sportlichen Zwecken das Fahrrad, doch den Hauptanteil der Wege legen Personen auf dem Weg zur Arbeit und zu Ausbildungsstätten zurück.

<sup>130</sup> Vgl. [http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie\\_Graz\\_DE\\_web\\_version.pdf](http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie_Graz_DE_web_version.pdf) Abruf: 30.09.2012

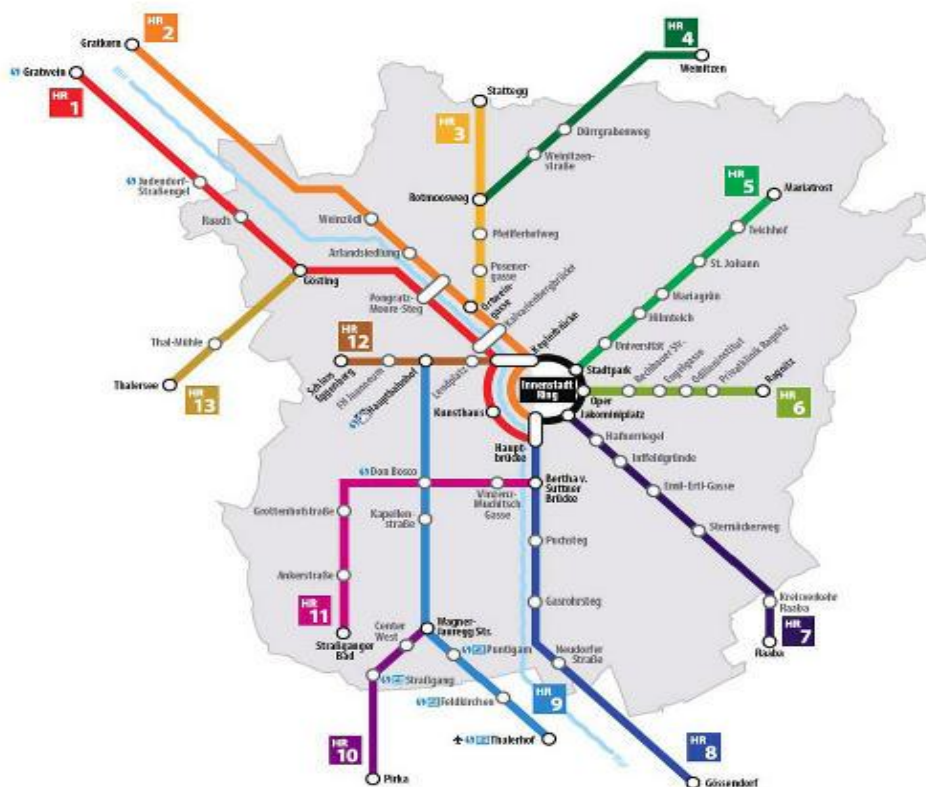
Abbildung 8: Dauerzählstellen Radverkehr Graz<sup>131</sup>

Das heutige Radverkehrswegenetz in Graz beträgt, nach Angaben der Abteilung für Verkehrsplanung in Graz, 123 km <sup>132</sup>, mit einer Ausbaumöglichkeit von bis zu 190 km. Das Fahrradverkehrswegenetz im Grazer Stadtgebiet gliedert sich in 13 Hauptverkehrsrouten und zahllose einzelne Radwege. Die Hauptverkehrsrouten erstrecken sich quer über das gesamte Stadtgebiet und dienen zur schnellen Durchquerung selbiger. Einige Langstreckenradwege, wie beispielsweise der Murradweg, sind darin eingegliedert und führen viele Radtouristen von der Obersteiermark über Graz in den Süden. Die durchgängige Beschriftung erleichtert selbst ortsfremden Personen das Fahren in unbekanntem Terrain. Insgesamt umfasst das Grazer Radverkehrsnetz Radwege, gemeinsame Straßen mit Geh- und Radwegen, markierte Fahrradstreifen sowie Radrouten von über 800 km in einem Tempo-30 Zonennetz. Zusätzlich sind zahlreiche Einbahnstraßen eingebunden, die für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sind.<sup>133</sup> Eine Übersicht dieses Fahrradwegnetzes zeigt Abbildung 9.

<sup>131</sup>Vgl. [www.graz.at/cms/beitrag/10116349/2337170](http://www.graz.at/cms/beitrag/10116349/2337170) Abruf: 30.09.2012

<sup>132</sup> Vgl. Abteilung für Verkehrsplanung Graz: [www.graz.at/cms/ziel/4589098/DE](http://www.graz.at/cms/ziel/4589098/DE) Abruf: 29.07.2012

<sup>133</sup> Vgl. Geodaten Graz Fahrradkarte

Abbildung 9: 13 Haupttradrouten in Graz 2012<sup>134</sup>

Eine Möglichkeit, die Zufriedenheit der RadfahrerInnen mit dem Radverkehrssystem zu untersuchen, ist der Fahrradklimatest. Dieses Instrument wurde vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) entwickelt und wird seit 1992 auch in Österreich von der ARGUS (Radlobby) verwendet. Mithilfe einer Fragebogenanalyse zahlreicher Teilnehmer werden insbesondere die Bedingungen, als auch die persönliche Motivation, denen Radfahrenden in der Stadt ausgesetzt sind, untersucht. Da diese Tests schon in den Jahren 1992, 2002, 2007 und 2010 durchgeführt wurden, gibt es inzwischen anschauliches und ausreichendes Vergleichsmaterial innerhalb der Fragenkategorien.<sup>135</sup>

Die Bewertung im Fahrradklimatest findet in der Skala 1 – 6 statt, ähnlich der gängigen Schulnoten gilt 1 als hervorragend (ich stimme der Frage sehr zu) oder 6 als schlecht (ich stimme der Frage überhaupt nicht zu). Aufgrund der niedrigen Teilnehmerzahlen (knapp über 300 Personen) sind die Aussagen nur als bedingt

<sup>134</sup> Abbildung 9: Grazer Haupttradrouten Quelle:  
<http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11035461/26616618/>  
 Abruf: 30.06.2012

<sup>135</sup> Vgl. FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität Graz 2010

aussagekräftig zu beurteilen. Hinzu kommt noch eine Vermischung der Teilnehmer/innen hinsichtlich ihrer Herkunftsorte. Dies macht es schwierig ein richtiges Bild der persönlichen Fahrradzufriedenheit darzustellen.<sup>136</sup>

Die folgenden Ergebnisse<sup>137</sup> und Aussagen wurden hierbei im Jahre 2010 von 301 befragten Personen erzielt und geben deren persönliche Anschauung wieder:

<b>Die vier Top-Bewertungen:</b>	<b>Note</b>
1. Rad fahren macht Spaß	1,5
2. Rad fahren ist praktischer als ÖV	1,7
3. Rad fahren im Alltag wird beworben	2,2
4. Einbahnen sind für den Radverkehr geöffnet	2,2
<b>Die vier am schlechtesten bewerteten Themen:</b>	
1. Fahrräder werden selten gestohlen	5,3
2. Polizei und BehördenmitarbeiterInnen fahren oft Rad	5,2
3. Fahrräder werden (preisgünstig) im ÖV befördert	4,8
4. Es gibt genügend Radabstellplätze	4,0
<b>Die Aufsteiger (größte Verbesserung seit 2007):</b>	
1. Im Winter werden die Radwege geräumt	+0,6
2. Rad fahren ist praktischer als ÖV	+0,5
3. Rad fahren ist praktischer als Pkw	+0,5
4. Medien berichten positiv über den Radverkehr	+0,5
<b>Die Absteiger (größte negative Veränderung seit 2007):</b>	
1. Es gibt genügend Abstellplätze	-1,0
2. Fahrräder werden selten gestohlen	-0,9
3. Es gibt genügend Radwege	-0,8

Abbildung 10 : Bewertungen und Ergebnisse des Fahrradklimatests 2010<sup>138</sup>

Besonders positiv wurde demnach der Spaßfaktor, den das Radfahren mit sich bringt, als auch die praktischen Eigenschaften im Vergleich zum öffentlichen Verkehr bewertet. Dass das Radeln im Alltag stärker beworben wird fand reges Gehör bei den Befragten. Schlecht bewertet wurden unter anderem die unzureichende Anzahl an Radabstellplätzen, die hohe Zahl an gestohlenen Fahrrädern und die fehlende Möglichkeit einer Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr im Grazer Stadtgebiet.

<sup>136</sup> Vgl. FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität Graz 2010

<sup>137</sup> Tabelle wurde mithilfe der Daten aus folgender Quelle erstellt: Vgl. FGM-Forschungsgesellschaft Mobilität: Fahrradklimatetest 2010

<sup>138</sup> Abbildung 10: Vgl. FGM-Forschungsgesellschaft Mobilität: Fahrradklimatetest 2010

## 6

# Initiative zur sanften Mobilität

Seit einiger Zeit ist im Grazer Gemeindegewesen ein spürbares Interesse an sanfter, nachhaltiger Mobilität sowie einem verstärkten ressourcenschonendem Umgang mit der Natur zu verzeichnen. Dies zeigt sich besonders durch die hohe Anzahl an entsprechenden Studien, die von der Stadt Graz durchgeführt werden.<sup>139</sup>

Seitdem der Gemeinderat 2008 neu gewählt wurde und Lisa Rücker von den Grünen als Vizebürgermeisterin tätig ist, findet sich Umweltschutz und sanfte Mobilität nicht nur auf dem Papier. Immer mehr bewegen diese verstärkt medienpräsenten Themen die Öffentlichkeit und fordern ein ressourcenschonendes Handeln, um etwa die Belastung der Luft durch Feinstaub zu reduzieren. Alleine durch den Ausbau der Fahrradinfrastruktur lässt sich ein Ansteigen der RadfahrerInnen im alltäglichen Verkehr nicht bewerkstelligen.

Mit einigen Initiativen und Projekten versucht die Stadt deshalb seitdem ihre EinwohnerInnen zusätzlich für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl zu motivieren.

Eines der Grazer Vorzeigeprojekte nennt sich „Graz steigt um! – eine Initiative zur sanften Mobilität“ und wird anhand verschiedener Events und Veranstaltungsreihen im Grazer Stadtgebiet angewandt. Das „Grazer Cityradeln“ dient im Folgenden als Grundlage für eine teilnehmende Beobachtung.

---

<sup>139</sup> Hierbei können Studien, welche im Rahmen der Sekundärliteratur verwendet wurden, genannt werden. Zum Vergleich siehe: Vgl.FGM (2010), Matiassek (2010), Abteilung Verkehrsplanung Graz (2012)

## 6.1 Grazer „CityRadeln“ 2012 – eine teilnehmende Beobachtung



Abbildung 12 : Plakat für Grazer CityRadeln 2012 Quelle<sup>140</sup>

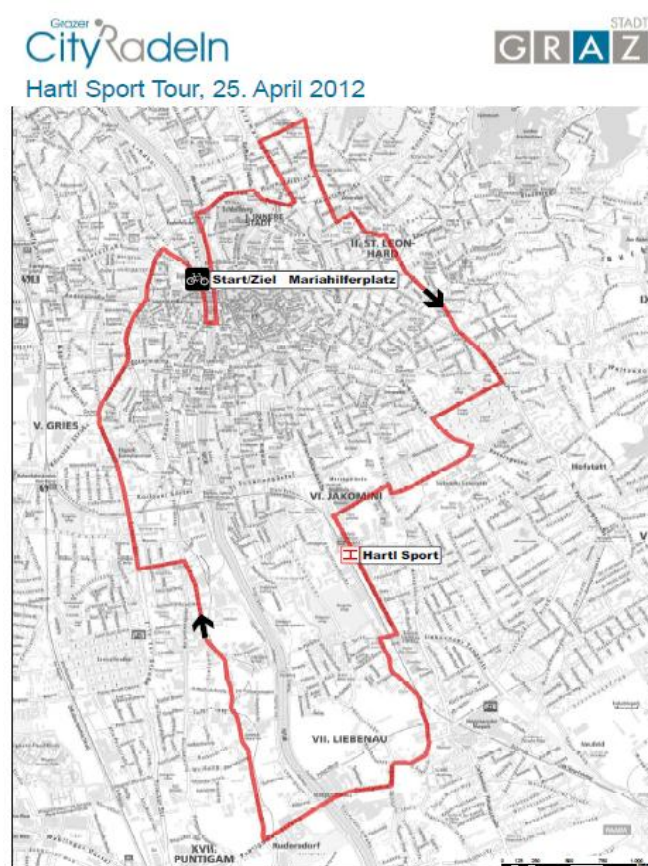


Abbildung 13: Cityradeln Route 25.04.2012 Quelle<sup>141</sup>

<sup>140</sup> <http://www.graz.at/cms/beitrag/10189385/4576640/> Abruf: 30.05.2012



Seit Sommer 2011 findet in den Monaten April-September in Graz die Veranstaltung Cityradeln statt. Organisiert von der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, entwickelte sich dieses rasch größter Beliebtheit und wurde im Jahr 2012 fortgesetzt.

Der folgende Bericht des Cityradeln vom 25. 04. 2012 ist eine subjektive Darstellung der Geschehnisse und Beobachtungen der Veranstaltung vom Fahrrad aus.

*„Die Stadt lädt ein – und 400 Menschen radeln an“. So oder ähnlich kann die Veranstaltung Cityradeln vom 25. 04. 2012 beschrieben werden.*

*Dumpfe, hämmernde Beats aus Lautsprechern schallen mir auf dem Weg Richtung Maria-Hilfer-Platz entgegen. Auch ich geselle mich das erste Mal zu den Cityradlern. Über den Erich-Edegger-Steg fahrend kann ich schon viele andere Radler leuchten sehen. An einem Stand mit Informationen zu Mobilitätsfragen der Stadt Graz und zur Positivierung des Themas Sanfte Mobilität werden Leuchtbänder verteilt für die bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Frühlingswetter und Sonnenschein zum Trotz legen es sich viele der Mitradelnden sogleich um. Besonders fallen mir die vielen sportlich gekleideten Personen auf. Fast ausschließlich in teurer Radlerkluft bzw. Helm, spezielle Schuhe, Trikot und Hose. Ich bekomme das Gefühl, Augenzeugin einer Modenschau zu sein. Viele der Anwesenden sehen nicht wie die „typischen“ sportlichen Radler aus, besitzen aber das Equipment eines Vollzeittourenradlers. Auffallend ist auch der Altersdurchschnitt von ca. 50 Jahren, hatte ich doch mit einem deutlich jüngeren Publikum und vor allem mit mehr Kindern gerechnet. Ich komme mir mit Jeans und Lederjacke etwas deplatziert vor, dachte ich doch es handle sich um eine Stadtradtour und um kein sportliches Großereignis. Ich sehe viele Menschen mit Mountainbikes und Rennräder der neuesten Generation. Mein Stadtrad sticht aus der Masse der geparkten Räder am Maria-Hilferplatz heraus.*

*Von einem gelben Truck schallt Musik der Antenne Steiermark, die einen Moderator verpflichtet hat, um die Leute bei Laune zu halten. Dieser kommt dem gerne nach und reißt einen Spaß nach dem anderen, was meist das ältere Publikum zum Grinsen bringt. Begleitet von drei mir unbekanntem Spitzensportlern im Rennradeln und von den Veranstaltern als Krönung der Cityradeltour angepriesen wurden, startet das erste Cityradeln pünktlich um 18 Uhr.*

---

<sup>141</sup> [http://www.cityradeln.at/pdf/GrazerCityRadeln\\_2012\\_Tour1.pdf](http://www.cityradeln.at/pdf/GrazerCityRadeln_2012_Tour1.pdf) Abruf: 30.05.2012

*Mit einem Klingelkonzert der eigenen Radglocken startet die Tour und einige Eilige drängen sich hinter das Antenne Auto. Ich finde mich ungefähr in der Mitte der RadlerInnen wieder. Ein absolutes Hochgefühl stellt sich bei mir automatisch ein, als wir am Kunsthaus vorbeiradeln, der Querverkehr gestoppt wird und selbst Straßenbahnen uns CityradlerInnen passieren lassen. Ein tolles Fahrgefühl stellt sich ein. Nur nach vorne schauen zu müssen, keine Angst vor zu knapp vorbeifahrenden Autos haben zu müssen und das Gefühl genießen zu können – die Straße gehört einzig und allein uns! Auch die Breite der Straße kann vollends ausgenützt werden, was einige zum rasanten Überholen anderer RadlerInnen anstiftet. Ich fahre meines Erachtens in gemütlichem, aber nicht trüdelndem Tempo. Die Fahrt durch die Kastner und Öhler Autounterführung macht mir besondere Freude. An normalen Tagen allein den Autos vorbehalten, wird heute in rasantem Tempo mit dem Rad hindurch gefahren. Mit lauten Geräuschen der klickenden Gangschaltungen kommen alle heil am anderen Ende an. Einige scheinen ein Wettrennen mit sich selbst zu veranstalten, andere fasziniert das Gespräch mit den Nachbarn deutlich mehr und blockieren anderen die freie Fahrt. Die ganze Fahrt hindurch sind Radlguides von HurtigFlink und KLS Sicherheit an der Seite und sperren Straßen, halten Autos auf, damit alles seinen Gang geht.*

*Viele Menschen am Straßenrand starren uns ungläubig an, als hätten sie in ihrem Leben noch nie RadlerInnen gesehen, zaubert sich doch sogleich ein Lächeln auf ihr Gesicht. Es erscheint halt doch ungewöhnlich, dass an einem gewöhnlichen Mittwochabend 400 RadlerInnen in einer Masse auf großen Straßen, begleitet von einem Musiktruck vorbeisaußen. Viele Schaulustige feuern uns an und rufen uns zu.*

*Besonders beim bergabfahren lässt sich die richtige Menschenanzahl der Masse erfassen und ein großartiges WIR-Gefühl macht sich bemerkbar. Ich beobachte die anderen Mitradelnden und stelle fest, dass es wohl den Anderen auch so ergehen mag. Einige lächeln vor sich hin – andere wiederum genießen den Fahrtwind.*

*Nach einiger Zeit machen wir einen Stopp beim Hartl Sportgeschäft ein. Jedes Cityradeln hat einen anderen Sponsor und Namensgeber und muss natürlich mit eingebaut werden. So kommt es, dass alle die im Hartl Shop etwas kaufen möchten, -25% Rabatt erhalten. Die Pause lässt sich für eine kleine Stärkung nutzen. Einige Helfer haben Brote sowie Obst und Getränke bereitgestellt. Eine Schokoriegelmarke hat Promotionsmädchen vorbeigeschickt um Riegel zu verteilen. Ich verbringe die Pause damit die anderen RadlerInnen zu betrachten. Mit Erstaunen stelle ich unter ihnen schon einige Erschöpfte fest. Ein paar ältere Semester wiederum prahlen lautstark, wie viel Kilometer sie sonst immer so fahren und dass Cityradeln heute ja nur ein kleiner Ausflug sei. Je länger sich die Pause*

*hinauszögert, umso mehr macht sich eine leichte Unruhe unter den RadlerInnen breit. Merklich drängen immer mehr Menschen Richtung Ausgang, um ja einen Platz im ersten Drittel nach dem Antennetruck zu ergattern. Ich fühle eine leichte Belustigung aufkommen beim Zusehen, denn ältere Männer drängeln sich zwischen geparkten Rädern hindurch als gebe es irgendwo etwas kostenlos zu bekommen. Als der Tross wieder startet, es gibt eine Verzögerung wegen eines kaputten Reifens, wessen sich der Hartl Chef persönlich annimmt, gleicht das losradeln einem Wettbewerb. Jeder kommt in eine leicht gereizte Stimmung und Hektik. Auch ich lasse mich ein wenig anstecken und schimpfe innerlich über die Kinder, die vor mir in Schlangenlinien fahren und mich am Vorbeiradeln hindern. Auch wird die Luft spürbar kälter und ich ärgere mich, dass ich meine Jacke nicht in der Pause übergezogen habe. Jetzt versuche ich mit einer Hand eine Kapuzenjacke anzuziehen, denn ohne Hände fahren kann ich mit meinem Rad nicht. Ein paar unachtsame Schlenker lege ich wohl hin, werde auch sofort von einer älteren Dame ermahnt, doch richtig auf die Straße zu schauen. Schließlich schaffe ich es aber doch.*

*Langsam kommen wir nun auf die Straße Richtung Autobahnauffahrt und über die Mur im südlichen Graz. Dieses Gebiet habe ich noch nie vom Fahrrad aus gesehen und bin ganz erstaunt, welch unterschiedliche Ortsbilder Graz zu bieten hat. Anfangs der Radtour waren wir in Gründerzeitvierteln Geidorfs und St. Leonhards unterwegs, dann ging es in Neubaugebiete mit Industrie, später ländlich anmutende Einfamilienhäuser der 1950er Jahre, darauf große Hauptstraßen und große Wohnsiedlungen. Über die Triesterstraße gelangen wir schließlich nach 1,5 Stunden und 20 geradelten Kilometern glücklich und leicht erschöpft wieder am Maria-Hilferplatz an.*

*Zusammengefasst sage ich, dass diese Veranstaltung eine tolle Sache ist. Das unbeschreiblich schöne Fahrgefühl lässt sich normalerweise nicht so toll genießen. Man braucht keine Acht auf Autos zu geben, keine Angst haben dass jemand unerwartet um die Ecke kommt. Die Seele kann baumeln und man begibt sich in einen Trott, der einfach nur radeln und das Radeln an sich genießen, bedeutet. Auch das Fahrtempo war für mich gerade ideal, gehöre ich doch normalerweise eher zu den schnelleren Radlern, lässt es sich hier gemütlich die Umgebung betrachten. Im Nachhinein gesehen wäre eine andere Kleidungswahl angebracht gewesen. Nach 20 Kilometern merkt man es den Oberschenkeln schon an wenn eine enge Jeans angezogen wurde und ich stelle ganz beschämt fest, dass die anderen RadlerInnen in Radlerhosen sicher deutlich komfortabler gefahren sind. Dass 20 Kilometer einem so kurz vorkommen können, hätte ich zu Beginn auch nicht gedacht. Mit dieser Erfahrung reicher, wird einem auch bewusst, wie viel Distanz in 1,5 Stunden*

## 6. Initiative zur sanften Mobilität

---

zu bewältigen sein können Ich habe die Erfahrung genossen, Teil einer großen Masse zu sein und werde beim nächsten Mal das Cityradeln sicherlich mit Freunden genießen.

Mit beschwingtem Gemüt mache ich mich nun auf meinen Heimweg. Zu Beginn hatte ich einige Probleme meinen „Achtsamkeitsmodus“ wieder einzuschalten und wieder volle Konzentration auf den Straßenverkehr zu lenken. Hier wird mir umso bewusster, wie angenehm es ohne andere Verkehrsteilnehmer bzw. motorisierter Verkehr und Fußgänger zu fahren ist und ich mir die Situation von getrennten Radstreifen immer sehnlicher wünsche.



Abbildung 14 : Vorbereitungen am Maria-Hilferplatz<sup>142</sup>



Abbildung 15 : Während des Cityradelns auf der Wickenburggasse in Richtung Geidorf<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> Abbildung 14 : Vorbereitungen am Maria-Hilferplatz. Quelle: Aufnahme Franziska Neyer, am 25.04.2012



Abbildung 16: Die gesamte Triesterstraße wird von den RadlerInnen eingenommen<sup>144</sup>

---

<sup>143</sup> Abbildung 15 : Während des Cityradelns auf der Wickenburggasse in Richtung Geidorf. Quelle: Aufnahme Franziska Neyer, am 25.04.2012

<sup>144</sup> Abbildung 16: Die gesamte Triesterstraße wird von den RadlerInnen eingenommen. Quelle: Aufnahme Franziska Neyer, am 25.04.2012

## 7

# Empirische Forschung – Einstellungen und Motive zum Fahrradfahren in Graz

## 7.1 Vorstellung der InterviewpartnerInnen

Im Zuge der vorliegenden Arbeit über die persönliche Einstellung zum Radfahren, das allgemeine Mobilitätsverhalten und die Nutzung und Einschätzung von sanfter Mobilität im urbanen Raum, wurden 6 Personen mit studentischem Hintergrund interviewt (3 M und 3 F). Um die Anonymisierung zu gewährleisten wurden alle Namen der interviewten Personen geändert.

Um die folgenden Interviewaussagen in einen besser verständlichen Kontext zu bringen, werden die Interviewpartner/innen kurz vorgestellt. Jede Person wird dabei anhand ihrer Einstellung zum Fahrradfahren, ihrer Biografie, sowie ihrer Wohn- und Lebenssituation portraitiert.

**Lukas B.** ist zur Zeit des Interviews 26 alt und lebt mit seiner Freundin in einer WG in Graz. Er studiert ein technisches Studium an einer FH im Burgenland. Geboren wurde er in Salzburg und zog vor 2 Jahren studiumsbedingt nach Graz. In seiner Familie ist niemand ein leidenschaftlicher Radfahrer. Denn auch er selbst lernte das Fahrradfahren erst im Alter von 10 Jahren vergleichsweise recht spät. Nach dem Bestehen der Führerscheinprüfung im Alter von 19 Jahren, war er für drei Jahre Besitzer eines Autos. Dieses nutzte er gerne und auch intensiv, was aufgrund des damaligen ländlichen Wohnortes für ihn von großem Nutzen war. Aus Kostengründen und einem Wohnortwechsel in die Stadt entschied sich Lukas B. daraufhin auf dieses zu verzichten. Der sportlich Begeisterte ist heute der festen Überzeugung, dass gerade im urbanen Bereich das Auto keinen großen Stellenwert in seinem Leben mehr einnimmt. Für Freizeitaktivitäten (z.B. andere

Städte zu besichtigen, Skifahren zu gehen) wünscht er sich hin und wieder die Unabhängigkeit des Autofahrens zurück. Seine Freundin machte ihm vor zwei Jahren das Radfahren im Alltag und zu jeder Uhrzeit in der Stadt erst richtig schmackhaft. Vorher war dies für ihn eine reine Freizeitangelegenheit am Berg. Besonders positiv sieht er beim Fahrradfahren die Zeitersparnis und den günstigen Kostenfaktor. Denn sein jetziges Fahrrad bekam er um 40 € second-hand von einer Freundin. Selbst bezeichnet er sich aber nicht als leidenschaftlichen Radfahrer, da er oftmals lieber zu Fuss geht.

**Raffael W.** ist 27 Jahre alt und lebt seit knapp zwei Jahren in einer Zweier-WG in einem Mehrfamilienhaus im Grazer Westen. Der gebürtige Tiroler kam wegen eines technischen Studiums in die Steiermark. Aufgewachsen ist Raffael W. mit zwei älteren Geschwistern und mit Eltern, die das Fahrrad in ihrer Freizeit gerne als Sportgerät nutzen. Schon seit frühester Kindheit steht das Fahrrad für seinen Spaß und Spielfaktor in seinem Leben. Im Teenageralter wurden die zu bewältigenden Distanzen zum Freizeitsport und zum Ausgehen immer größer und das Fahrrad zeigte einen praktischen und vor allem zeitersparenden Nutzen. Zumal die öffentlichen Verkehrsmittel am Abend nicht regelmäßig fahren. Als begeisterter Bergsportler gönnte er sich vor kurzem ein neues und kostspieliges Mountainbike. Demnach besitzt er nun eines für den Sport und ein altes Mountainbike, welches er von seinem Bruder bekam, für Alltags- und Freizeitfahrten. Da seine Freundin nicht allzu gerne radelt nutzen beide zusammen des Öfteren die öffentlichen Verkehrsmittel. Neben seiner neu entdeckten Leidenschaft fürs Mountainbiken genießt Raffael W. die Geschwindigkeit und das schnelle Vorankommen mit seinem Motorrad. Das Faible fürs Motorrad hat er wohl von seinem Vater geerbt, mit ihm unternimmt er regelmäßig längere Ausfahrten. Das Fahrrad wird von ihm besonders wegen seiner praktischen Handhabung und der geringen Kosten geschätzt. Auch dem Umweltfaktor misst er eine wichtige Bedeutung bei, sozusagen als Ausgleich zu seiner Motorradfahrerei.

**Iris G.** lebt seit mittlerweile sechs Jahren in WGs im Grazer Zentrum. Die 28-Jährige wuchs im Westen Deutschlands auf und kam für ein Sprachenstudium in die Steiermark. Aufgewachsen in einer Kleinstadt mit zwei Geschwistern, lernte sie

die Vorzüge des Radfahrens schon als Kind zu schätzen. Zu jeder Tages- und Nachtzeit ist sie nun in Graz damit unterwegs. Der öffentliche Verkehr ist ihr zu teuer und unpraktisch. Iris G. nutzt das Fahrrad nicht nur im Alltag sondern auch in ihrer Freizeit, um die steirische Landschaft zu erkunden, wobei sie gerne in Gesellschaft von anderen unterwegs ist. Spontanität, Abenteuerlust und Verlässlichkeit schätzen ihre Freunde besonders an ihr, denn mit ihr lässt sich immer etwas erleben, wie beispielsweise ein mitternächtlicher Rodelausflug im Stadtpark. Iris G. besitzt zwar einen KFZ-Führerschein, ein eigenes Auto wollte sie sich jedoch nie zulegen. Das eintönige Fahren und die ständige Parkplatzsuche empfindet sie als sehr anstrengend. Besonders im urbanen Raum genießt sie die Unabhängigkeit, die ihr das Radfahren zu jeder Jahreszeit bietet. In den letzten 6 Jahren besaß sie schon 4 verschiedene Räder. Einige wurden gestohlen oder gingen irreparabel kaputt. Als großen materiellen Verlust empfindet sie dies nicht, da sie alle Räder gebraucht gekauft hatte und laut eigener Aussage kein enges, emotionales Verhältnis dazu besitzt. So oft sie auch umzieht, genau so oft ändert sich auch ihr fahrbarer Untersatz, denn Iris G. möchte stets in Bewegung bleiben. Sie kategorisiert ihre Räder zwar als „ziemlich schrottig“- doch ohne würde ihr etwas fehlen – „so wie ein Rucksack, das gehört einfach zu mir“.

**Anna P.** studiert an der Karl Franzens Universität ein geisteswissenschaftliches Studium und lebt in einer eigenen kleinen Mietwohnung im Zentrum von Graz. Die gebürtige Weststeirerin zog mit ihrer Familie im Alter von 16 Jahren in die Landeshauptstadt. Davor nutze sie häufig das Fahrrad vorwiegend als Spielzeug. Durch den Umzug in die Stadt veränderte sich das gesamte Mobilitätsverhalten der Familie. Selbst ihr Vater, der von ihr gerne als Fahrradmuffel beschrieben wurde, begann das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu schätzen. Anna P. bezeichnet sich voller Enthusiasmus selbst als absoluter Fahrradfan und fährt aus vollster ökologischer Überzeugung Rad. Autofahren in der Stadt würde ihr gar nicht in den Sinn kommen, denn ein besseres Verkehrsmittel als das Fahrrad gibt es in ihren Augen nicht. Ein besonderes Anliegen ist ihr die Feinstaubreduktion der Grazer Luft. Deswegen wäre würde sie eine autofreie Innenstadt sehr begrüßen, um die Luft- und damit verbunden die Lebensqualität zu verbessern. Die Grazer Politiker/innen könnten laut Anna P. viel mehr für RadfahrerInnen tun, sind aber ihrer Meinung nach viel zu sehr mit belanglosen Wirtschaftsthemen



beschäftigt. Nachhaltigkeit und bewusste Ernährung spielen für ihr persönliches Wohlempfinden eine wichtige Rolle, dafür gibt sie auch gerne mehr Geld für biologische Lebensmittel aus. Durch den Verlust ihres Rennrades (es wurde ihr vor der eigenen Haustüre geklaut) wurde Anna P. erst schmerzlich bewusst, welchen wichtigen Stellenwert das Fahrrad in ihrem Leben einnimmt und wie abhängig sie von diesem hinsichtlich ihrer Mobilität ist.

**Kilian R.** ist 25 Jahre alt und studiert ein geisteswissenschaftliches Studium an der Karl Franzens Universität. Der gebürtige Obersteirer wuchs als zweitjüngstes Kind von 6 Geschwistern am Land auf. Er erlernte das Radfahren in einem frühen Alter. Außer den Kindern fuhr in seiner Heimatgemeinde aber niemand Fahrrad. Seit einigen Jahren lebt er allein in einem kleinen Häuschen im Norden von Graz. Der begeisterte Unterwasserrugbyspieler war zwei Jahre lang Besitzer eines Autos, benutzte dieses jedoch sehr selten. Aus heutiger Sicht sieht er keinen großen Nutzen von Autos im urbanen Raum. Denn die meiste Zeit stünden diese eh nur herum. Kilian R. ist es ein großes Anliegen dem Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu mehr Ansehen zu verhelfen. Deswegen nutzt er dieses zu jeder Tages- und Jahreszeit, getreu dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter nur schlechte Kleidung“ und fährt täglich um die 10 km. In seinem Besitz finden sich 4 verschiedene Fahrräder, die je nach Wetter benutzt werden. Mit breiteren Reifen und gutem Profil für nasses Wetter oder sogar für Schneefahrbahnen geeignet oder mit schmalen dünnen Reifen für schnelles Vorankommen bei Trockenheit. Aus Spaß und weil es eine lustige Idee ist, kaufte er sich vor einiger Zeit sogar ein Tandem.

Als einen Vorteil des Radfahrens erkennt Kilian R. die Sportlichkeit. Es zeigt seine Zähheit und sportliche Verfassung wenn er seine täglichen Wege damit bestreitet. Es symbolisiert sogleich, dass er sich jung/gesund/fit fühlt. Am Beispiel seines Bruders, sieht Kilian, dass es selbst mit Familie nicht nötig ist viele Strecken mit dem Auto zu fahren. Darüber hinaus wird die Umwelt nicht verschmutzt. Radfahren symbolisiert für ihn auf jeden Fall „grün“ – damit meint er seinen nachhaltigen Lebensstil, als auch seine politische Einstellung. Er ist der Meinung, dass für Fahrradfahrer in Graz noch nicht genug getan wurde. Viele Verkehrsknoten sind noch zu unübersichtlich und für Sonntagsradler abschreckend. Den öffentlichen Verkehr wünscht er sich besser ausgebaut, um als ernstzunehmende Konkurrenz

gegenüber dem Auto auch im Alltag fähig zu sein. Gerade in seinem Wohngebiet im Norden von Graz ist die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel zeitweise noch sehr schlecht. Zusammen mit Anna P. teilt er den Wunsch nach einer autofreien Innenstadt. Er ist der Meinung, dass sich dadurch die Luft um ein Vielfaches verbessern würde und Graz österreichweit eine Vorreiterstellung im „Umwelt- und Menschenschutz“ einnehmen könnte. Zusammengefasst kommt Kilian R. Goffman in den Sinn... „ich fahre Fahrrad weil es mich unabhängig/fit/nachhaltig/grün zeigt“...

**Martina K.** wurde vor 23 Jahren in Kärnten geboren. Vor einigen Jahren zog es sie zum Studium eines geisteswissenschaftlichen Fachs in die steirische Landeshauptstadt. Hier lebt sie mit ihrem Partner in einem gemeinsamen Haushalt in der Grazer Innenstadt. Aufgewachsen mit drei älteren Geschwistern erlernte auch sie das Radfahren in Kinderjahren. Aufgrund der Distanz von Wohn- und Schullort nutzte sie das Rad viele Jahre nur ab und an zum Spielen im Sommer. Mit dem Umzug nach Graz änderte sich diese Gewohnheit. Das Fahrrad als Verkehrsmittel zu wählen war für sie eine pragmatische Entscheidung. *„Ich hatte wenig Geld - also eine logische Schlussfolgerung ein Rad zu benutzen, außerdem haben das alle zum Studiumsbeginn gemacht“*. In den warmen Monaten ist seither das Fahrrad ein treuer Begleiter. In den Wintermonaten genießt sie es warm und sicher in der Straßenbahn zu sitzen. Denn wenn es um ihre persönliche Sicherheit im Straßenverkehr geht, ist die sonst so lebenslustige Person eher vorsichtig. Gerade das Glatteis oder rutschiger Boden veranlasst sie neben der Kälte in den kälteren Jahreszeiten das Fahrrad in den Keller zu stellen. Jeden Frühling freut sie sich es wieder hervor zu holen und wieder unabhängig von Bus/Bimfahrplänen zu jeder Tages- und Nachtzeit zu radeln. Martina K. besaß in Graz schon mehrere Fahrräder. Das erste wurde noch in der ersten Woche in Graz gestohlen, das darauffolgende verkaufte sie. Gerade dieser Austausch von Waren, eine Art Geben und Nehmen fasziniert sie dabei. Selbst gestohlene Räder kommen durch die billigen Radauktionen oder Geschäfte wieder in den Kreislauf und wechseln nur den Besitzer. Somit hat das Fahrrad für sie auch einen sozialen Wert. Martina K. hat zwar einen KFZ-Führerschein, fährt laut eigenen Aussagen aber nur alle paar Monate damit. Ihr Freund besitzt mit großer Leidenschaft ein eigenes Auto, dass er allerdings auch für den Weg zu seiner Arbeit dringend benötigt. Zusammen

wird das Auto hauptsächlich für größere Einkäufe benutzt oder um Ausflüge zu unternehmen, die mit dem Rad nicht zu schaffen wären. Mit der Grazer Fahrradinfrastruktur ist sie zufrieden, würde sich aber eine größere Eindämmung des motorisierten Verkehrs im innerstädtischen Bereich wünschen. Denn Radeln könnte in Graz, aufgrund der geringen Größe, zu einer Alternative zum Autofahren werden.

## 7.2 Das Radfahren in der Kindheit

In unserer Gesellschaft, als auch in 5 von 6 Fällen in den Interviews wird das Radeln schon in einem sehr frühen Stadium der Kindheit erlernt. Um die heutige Fahrradnutzung der interviewten Personen und die Einstellung zu dieser besser verstehen zu können, wird in diesem Kapitel der Hintergrund, bzw. die Kindheit der Interviewten genauer beleuchtet. Wie haben sie Radfahren gelernt, welche Ereignisse waren dabei ausschlaggebend, welche Rolle spielt das familiäre Umfeld? Fahren die eigenen Eltern überhaupt Rad? Anna P. meint zur Frage, wie es mit dem Radfahren lernen bei ihr gewesen ist:

*A: Man hat ja als erstes so früh wie möglich Radfahren gelernt, es war eine angesehene Sache, ich glaub man wär ziemlich uncool gewesen wenn man nicht Radfahren lernt und es war dann natürlich so, dass die Eltern den Jüngeren oder die Älteren den Kindern das beigebracht haben. Bei mir wars so, dass wir einen Nachbarsjungen gehabt haben [...] er hat das einfach nicht so hinbekommen wie er mir das so erklärt hat oder so.<sup>145</sup>*

Besonders in Erinnerung ist Anna P. der Faktor des Ansehens geblieben, der besagt, dass das Radfahren in Kindertagen eine wichtige Komponente darstellt. Anna P. wäre vor ihren Freunden nicht gut dagestanden, hätte sie das Radfahren nicht erlernt. Sie erwähnt auch den Ehrgeiz, der durch das möglichst frühe Erlernen des Radfahrens geweckt wurde. In ihrem Fall wurde ihr das Radfahren von einem Nachbarsjungen gezeigt, was aber zu keinem Erfolg führte und sie es sich in Folge selbst beibrachte. Bei den anderen Interviewten spielten die älteren Geschwister oder die Eltern eine große Rolle, zumeist gekoppelt mit dem Geschenk eines eigenen Fahrrads. In Kilian R.s Erinnerung war das Radfahren lernen eine schwieriges Unterfangen, seine großen Geschwistern halfen ihm dabei. Besonders erwähnt er das Fahren mit Stützrädern

*K: Ich kann mich erinnern, dass es wahnsinnig schwierig war Fahrrad fahren zu lernen. [...] also ich hab lange Stützräder gehabt und voll gut gegangen und es hat mir voll gefallen aber ich wollt dann irgendwie auch wie die Großen sein und hab mich aber nicht getraut, weil ich mir einfach nicht vorstellen hab können wie einer mit zwei Füßen auf so einem dünnen Rad ba-*

---

<sup>145</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 2

*lancieren, was soll das eigentlich, Stützräder sind doch cool. Und irgendwann haben sie mich dann immer so herumgeschubst und haben gesagt sie halten mich, dann aber haben sie es dann ausgelassen und dann bin ich glaub ich sechs Meter gefahren bis ich darauf gekommen bin und gleich abgestiegen. Also die Geschwister haben es mir beigebracht, ich weiß nicht ob ich schon in der Schule war, aber ich glaub schon, also irgendeine Volksschulzeit, oder früher, aber ich glaub ziemlich spät.<sup>146</sup>*

Die ersten Erinnerungen von Kilian R. an das Radfahren sind noch lebhaft im Gedächtnis geblieben. Die erste Vorstellung davon auf zwei dünnen Reifen ohne Stütze normal fahren zu können hatte etwas Beängstigendes für ihn. Der richtige Prozess des Fahren-Lernens ohne Stützräder ist in den Erinnerungen der Interviewten meist ähnlich abgelaufen. Nach langer Versicherung, dass man einen schon auf dem Rad festhalten würde, fuhren alle Kinder gradewegs los und fielen erst hin als ihnen bewusst wurde, dass sie nicht mehr gehalten worden sind.

Per Zufall stellte sich heraus, dass alle interviewten Personen am Stadtrand bzw. im ländlichen Gebiet aufwuchsen. Die dortige Verkehrssituation und die Sicherheit der Kinder spielt hier eine andere Rolle, verglichen zu jener in der Stadt. Nicht von den Eltern begleitet werden zu müssen aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens und allein zu Freunden fahren zu dürfen empfand Kilian R. als besonders brilliant:

*K:Also in der Freizeit, Freunde besuchen Fahren, zum Fußball also sowas. Und es war halt auch nie so wie in er Stadt wo man halt aufpassen hat müssen, also das die Eltern immer mitfahren haben müssen. Also da im Talschluss, da ist nicht so viel Verkehr und wenn dann passen sie auf. So unter dem Motto wennst am Abend daheim bist ist alles ok. [...] Das war dann eher kein Mobilitätsmittel um von a nach b zu kommen sondern Spielzeug um herumzufahren, herumzutollen und Spaß zu haben. Natürlich war man ein bisschen schneller bei den Freunden oder so.<sup>147</sup>*

Fahrradfahren in der Kindheit war auch für Kilian R. eine rein freizeitorientierte Tätigkeit. Ideal um Freunde zu besuchen und in der freien Natur unterwegs zu sein. Er sieht die Benutzung seines Fahrrads in der Kindheit als nicht mobilitätsbezogen, sondern als Spielzeug. Dass er allein unterwegs sein konnte sieht er als großen Vorteil gegenüber Kindern, die in der Stadt wohnen, wo immer die Ge-

---

<sup>146</sup> Interview 5 Kilian R. Abs. 2

<sup>147</sup> Interview 5 Kilian R. Abs. 4

fahr des stärkeren Verkehrs besteht. Kilian R. ist in der Obersteiermark aufgewachsen, in einem kleinen Ort im Talschluss. Dort genoss er das geringe Verkehrsaufkommen, er hatte auch keine Angst davor, da ihm das Gefühl gegeben wurde, dass die Autofahrer vorsichtig fahren und schon auf ihn aufpassen. Seine Eltern ließen ihm großen Freiraum, denn wie oben erwähnt, konnte er den ganzen Tag mit seinen Freunden in der Natur und im Dorf herumfahren und es war alles in Ordnung sobald die Kinder abends heil zuhause ankamen.

Martina K. machte in ihrer Kindheit die Erfahrung, dass mit dem Fahrrad nur in der Freizeit gefahren wurde. Zu ihrer Fahrradbenutzung sagt sie:

*M: Nein, in die Schule bin ich immer zu Fuß gegangen, oder [...] mit dem Bus gefahren und sonst mit dem Fahrrad war das eher Freizeit. Wir sind meistens mit dem Rad irgendwohin gefahren und haben dann dort halt gespielt. Bin dann halt zu meinen Freunden mit dem Rad gefahren oder halt so Radl-bandenmäßig herumgefahren, weil zu einem großen Spielplatz sind wir halt in der Nähe immer mit dem Rad hingefahren, so Wege bei uns eigentlich nicht. Und später dann im Gymnasium sowieso nicht, das war viel zu weit weg [...] Es war eigentlich immer mit Freizeit verbunden, als Nutzfahrzeug eher weniger.<sup>148</sup>*

Der Weg in die Schule, oder zum Kindergarten wurde von Martina K. ausnahmslos mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß zurückgelegt. Da der Weg im Laufe der Jahre immer weiter wurde, ging es aus rein geografischer Gegebenheit gar nicht mit dem Fahrrad zu kommen. Denn ins Gymnasium musste eine längere Busfahrt bewältigt werden. Die Nutzung des Fahrrades war auf die Freizeit beschränkt, wo sie mit Freunden unterwegs war. Auch Martina K. ist auf dem Land aufgewachsen und genoss den Freiraum, unabhängig von den Eltern oder Aufpassern in der Natur unterwegs sein zu können. Große Straßen benutzte sie dabei aber nicht, denn viele Feldwege luden ein, um mit Freunden allein zum Spielen zum nahe gelegenen Spielplatz oder in den Wald zu fahren.

Besonders der Aspekt des „Zusammen-unterwegs-seins“, kommt in ihrer Darstellung der Fahrradnutzung gut zum Tragen, indem sie betont, einer Art „Kinder Radl-Gang“ angehört zu haben, die zusammen mit dem Rad unterwegs waren.

---

<sup>148</sup> Interview 6 Martina K. Abs. 5

### 7.2.1 Familieneinstellung zum Fahrradfahren

Werden Personen zu ihren ersten Erinnerungen vom Fahrradfahren befragt, wird meist das Erlernen dessen von- und mit den Eltern beschrieben. Interessant ist aber auch zu erfahren in welchem Bezug die Eltern selbst zum Radfahren stehen. Haben sie ihren Kindern nur das Radfahren beigebracht oder unternahmen sie auch Ausflüge mit dem Rad. Ist das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in der Familie üblich oder wird generell darauf verzichtet.

Damit die Grundeinstellung zum Fahrradfahren der einzelnen Personen besser analysiert werden kann, ist es von Vorteil die persönliche Familieneinstellung zum Thema Fahrradfahren zu kennen. So können vielleicht auch Rückschlüsse gezogen werden, ob in einer Familie, in der nie das Rad benutzt wurde, auch die Kinder darauf verzichten oder ob gerade deswegen die Kinder besonders begeisterte Radfahrer geworden sind. Gerade am Land ist die Einstellung zum Radfahren der Erwachsenen anders geprägt als im urbanen Gebiet. Dieses Kapitel beschäftigt sich somit nur mit der familiären Einstellung zum Fahrradfahren am Land.

In vielen Familien, die in ländlicher Umgebung leben, wird das Fahrrad im Alltag hauptsächlich von den Kindern genutzt. Teils resultiert dies aus reiner Bequemlichkeit oder aus rein geographischen Gegebenheiten. Sind die Berge zu steil und zahlreich, fehlt eine Infrastruktur, sind Wege zu lang oder können nur Schnellstraßen befahren werden, wird im Alltag gerne auf das Rad verzichtet. Auch in Kilian R.s Familie ist dies der Fall:

*K: Die Eltern sind nie Radgefahren. Die sind immer mit dem Auto gefahren. Also höchstens im Urlaub mal, wo man gesagt hat wir nehmens Rad mit damit man nicht so lang zu Fuß gehen muss. Aber das waren eher wir. Mein Vater fährt heut auch noch nicht gern Rad, er ist nicht unsportlich aber es gefällt ihm nicht so. Und dann kommt er wieder mit den Zehen ins Vorderad wenn er lenkt und solche Ausreden hat er dann.<sup>149</sup>*

Kilian R. hat keine Erinnerungen an einen Alltag, in dem die Eltern geradelt sind. Das Auto stand immer im Vordergrund. Auch in Urlauben wurde es teilweise nur der Kinder wegen mitgenommen. Er beschreibt seinen Vater als nicht un-

---

<sup>149</sup> Interview 5 Kilian R. Abs. 6

sportlich, aber dem Rad nicht gerade zugetan. Es erscheint der Eindruck, Kilian R. wolle seinen Vater nicht in die Kategorie eines unsportlichen Menschen stecken, nur weil er nicht gerne Radelt. Zusätzlich führt er einige Anekdoten an in denen der Vater Ausreden sucht, um nicht radeln zu müssen. Die komplizierte Technik, sowohl die Unfallanfälligkeit haben einen starken Einfluss, welche ihm bis heute die Lust am Radeln nicht erleichtert haben. Seine eigene Einstellung zum Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel, steht demzufolge in einem großen Kontrast. Kilian R. stellt sich als eindeutiger Fahrradbefürworter dar und man erhält den Eindruck dass diese Leidenschaft im Laufe der Jahre gewachsen ist und nichts mit dem Familienleben in seinen Kindheitstagen zu tun hat.

Auch Anna P. hat mit ihren Eltern in Bezug auf das Radfahren ähnliche Erfahrungen gemacht. Auf deren Fahrradfahrhäufigkeit hin gefragt, gibt sie folgendes zu Protokoll:

*A: Jetzt wieder mehr komischerweise. Also mein Vater fährt jetzt ein bissl mehr wieder. Das war früher, also früher war das nicht so Gang und gäbe dass man da so... Da sind die Kinder Fahrrad gefahren. Aber für die Erwachsenen war das, wenn sie mit den Kindern raus gefahren sind vielleicht interessant, aber so... ist niemand Rad gefahren, da ist man immer ins Auto eingestiegen. Und das wär ein bisschen unpraktisch gewesen dann teilweise. Weil man dann relativ lang überall hingebraucht hat und wenn man was einkaufen gegangen ist, oder so. also wir haben nur Ausflüge mit den Eltern mit dem Rad gemacht. Aber nicht so..<sup>150</sup>*

Auch hier verdeutlicht sich die Sichtweise, das Fahrrad als reines Kinderspielzeug darzustellen. Die Kindheit von Anna P. ist nun an die zwanzig Jahre her, aber hat sich auf dem Land in Bezug auf das Radfahren dort mittlerweile etwas geändert? Sie erkennt zudem den Nutzen des Radfahrens im Dorf, schon aufgrund der geografischen Lage her, als nicht gut an. Auch erscheint das Radfahren in ihrem Gespräch als nicht interessant genug für Erwachsene. Schon vom praktischen Nutzen her, um leichter über Hügel zu fahren etc. sei das Auto weitaus beliebter. Fahrrad gefahren wurde in ihrer Kindheit nur auf Ausflügen, als Alltagsverkehrsmittel war es dafür nicht geeignet.

Interessant erscheint hier die Erwähnung, bzw. die Differenzierung des Fahrrads als Freizeitspielzeug und Alltagsverkehrsmittel. In einigen Interviews konnte dies

---

<sup>150</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 18



gesondert betrachtet werden. Ein Alltagsverkehrsmittel bezeichnet die tägliche Wahl des Fahrzeuges, das für normale Tätigkeiten genutzt wird. Oftmals nicht großartig hinterfragt, aber dem Nutzen entsprechend gewählt, unterscheidet es sich vom in der Freizeit gefahrenem Rad. Dieses wird meist mit Attributen von Freiheit, Sport, Bewegung versehen.

Anna P. zog im Alter von 16 Jahren vom Land in die Stadt. Von heute auf morgen änderte sich dadurch das Mobilitätsverhalten der gesamten Familie. Auch ihr Vater konnte plötzlich etwas mit dem Rad anfangen.

*A: Ja genau und da hat mein Papa auch komischerweise angefangen Radfahren. Also der hat das als Alltags, also eigentlich seitdem wir in die Stadt gezogen sind ist das Rad zu einem Alltagsgegenstand geworden. Also für die Mobilität geworden.<sup>151</sup>*

Sobald der Nutzen im Alltag ersichtlich wurde, sah ihr Vater die Vorteile des Fahrrads im urbanen Gebiet für das Fahrrad. Der Freizeitcharakter und die Stigmatisierung als Kinder-Freizeitspielzeug waren nun wohl nicht mehr von großer Relevanz und es wurde somit zu einem Gegenstand des alltäglichen Lebens.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es den Anschein macht das Fahrrad besitzt am Land die Eignung eines Freizeit/Spaßgerätes für Kinder (sowie Sportgerät für Erwachsene) und in der Stadt die eines erwachsenen Alltagsverkehrsmittels. Da im Allgemeinen, außer auf Kinderspielplätzen, kaum radelnde Kinder im Alltag zu sehen sind.

---

<sup>151</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 26

## 7.3 Aspekte der Sicherheit

Radfahren im Straßenverkehr oder als sportliches Unterfangen, birgt immer ein physisches Risiko. Im folgenden Kapitel wird der Umgang der interviewten Personen mit solchen Gefahren untersucht. Es stellt sich die Frage, ob es eine bewusste Auseinandersetzung ihrerseits damit gibt oder wird nicht viel darüber nachgedacht. Hinzu kommt die Frage nach der Selbsteinschätzung und wie sie sich selbst in ihrem Fahrverhalten sehen. Das Thema Sicherheit beleuchtet die Komponente Sicherheitsvorstellungen, Sicherheitskonstellationen und das eigene Sicherheitsverständnis. So wirft das Thema Fahrradhelm eine große Pro/Kontra Diskussion auf. Eine mögliche Helmpflicht entwickelte sich zu einem der Hauptdiskussionspunkte in diesem Bereich.

### 7.3.1 Das Fahrverhalten

Wie wird das eigene Fahrverhalten von den Interviewten reflektiert und wie verhalten sie sich im öffentlichen Straßenverkehr.

Lukas B. beschreibt sein Fahrverhalten im Straßenverkehr folgend:

*L: Also ich bin glaub ich absolut kein Vorbild, hab nie einen Helm auf, hab nie irgendwelche Reflektierstreifen umhängen, also naja also von dem Standpunkt her bin ich kein Vorbild, aber ich denk das ich was Verkehrsregeln anbelangt sehr gut weiß wenn rechts vor links zu beachten ist und solche Sachen. Da bin ich eigentlich sehr sicher, dadurch auch das ich viel Auto gefahren bin vertrau da auch auf die Rücksicht der anderen Autofahrer, ja.<sup>152</sup>*

Lukas B. sieht sich nicht als Vorbild was seine Sicherheitsausrüstung beim Radfahren anbelangt. Er trägt weder Helm noch sonstige Reflektoren, sichert sich demzufolge nicht über das Standardmaß hinaus, hat aber das Gefühl, durch sein gutes verkehrstechnisches Wissen bezüglich Vorrangregeln diesen Mangel wieder wettmachen zu können. Lukas B. versucht zu verdeutlichen, dass gerade Vorrangregeln nicht von allen Verkehrsteilnehmern, im Speziellen Radfahrer, korrekt angewendet werden. Dies führt bekanntlich zu einigen Unsicherheiten. Auch

---

<sup>152</sup> Interview 1 Lukas B. Abs. 46

sieht er sich in der Lage, durch jahrelanges Autofahren und eine dort erlangte Sicherheit im Umgang mit verkehrstechnisch relevanten Themen punkten zu können. Zudem hat er aufgrund seiner langen Fahrpraxis die Möglichkeit, vorausschauend zu fahren und das Verhalten der Autofahrer einzuschätzen.

*M: ...Ich bin auch sonst eine relativ vorsichtige Fahrerin muss ich sagen, ich fahr auch nicht immer schnell, eher gemütlich und bei Kreuzungen lass ich mir immer Zeit und schau, ja weil ich auch von vielen Leuten gehört hab das ihnen was passiert ist. Ich hab da bis jetzt immer Glück gehabt.<sup>153</sup>*

Martina K. erweckt laut ihrer Aussage den Anschein, dass sie sich eher unsicher im Straßenverkehr verhält, dieses eher zurückhaltende Verhalten steht im Kontrast zu ihrem normalerweise sehr leidenschaftlichen und lustigem Verhalten. Im Interview macht sie keineswegs den Anschein einer ängstlichen Person, doch scheint die Erfahrung nur knapp einem Verkehrsunfall entkommen zu sein, wie sie im Nachhinein berichtet, ihr Verhalten sensibilisiert zu haben. Besonders auf Kreuzungen achtet sie nun genau auf abbiegende Autos. Ihrer Aussage zu Folge beschäftigen sie die Erfahrung anderer Personen und lassen sie ihr eigenes Handeln im Straßenverkehr überdenken. Nicht so Lukas M., dieser baut selbstbewusst auf seine Erfahrung als Autofahrer im Straßenverkehr. Das hierdurch erworbene Wissen und Können verschafft ihm laut seiner eigenen Definition einen anderen Blickwinkel auf Verkehrsteilnehmer. Besonders das Wissen um die richtigen Verkehrsregeln und wann welche gelten, machen ihn zuversichtlich keine Gefahr für sich und andere darzustellen. Das jahrelange Autofahren hat ihn laut seiner eigenen Definition gelehrt sicher zu fahren, dabei aber nie andere Verkehrsteilnehmer aus dem Blick zu lassen. Dass dies nicht alle Fahrradfahrer beachten, macht den sonst sehr gutmütigen Lukas M. ärgerlich.

Für viele Menschen wird oftmals das *schnelle Fahren* als *unsicheres Fahren* interpretiert. Unsicheres Fahren bzw. nicht umsichtiges Fahren lässt eine/n RadlerIn schnell im Licht einer/s Rüpels/Rowdies erscheinen. Mutmaßlich mit diesem Klischee im Hinterkopf verweist Martina K. automatisch darauf, dass sie eine Radlerin ist, die nicht schnell fährt, sondern eine, die umsichtig und sicher unterwegs ist und somit nicht diesem Klischee des rasant Fahrenen entsprechen kann/will. Zum Vergleich illustriert Lukas B. noch das Klischee des 70 Jährigen Opas, der so

---

<sup>153</sup> Interview 6 Martina K. Abs. 46

langsam fährt, dass er den kompletten Verkehr aufhält und somit das *sichere, langsamere Fahren* wiederum in einen negativen Kontext bringt<sup>154</sup>.

*K:... ich fahr auch nicht ganz am Rand sondern einen Meter mehr in der Mitte damit ich ausweichen kann und die Autos ausweichen müssen. Irgendwie bin ich so einer der dann sagt „ok ihr müsst das dann auch lernen“ [...] Ja ich eigne mir schon den Raum an. Und manchmal... Ich würd mich jetzt aber nicht als den total „oaschigen“ Radfahrer bezeichnen der sich überall durchwurstelt<sup>155</sup>*

Auch bei Kilian R. haben sich Klischeebilder des „oaschigen“ Radfahrers im Hinterkopf gefangen. Im Vergleich zu Martina K. geht Kilian R. sehr offensiv mit dem Thema Verkehrsteilnehmer um, er hat keine Angst vor diesen und sieht sich, als Teil des Verkehrsflusses. Deshalb lässt er andere dies spüren indem er sich, den ihm zustehenden Raum auf der Straße nimmt. Momentan ist dies noch häufig eine Ausnahme, denn allzu viele Radler lassen sich beim Befahren einer größeren Straße an den Rand drängen, das motorisierte Fahrer verleitet, mit geringem Abstand an ihnen sich vorbeizuschlängeln. Dass dies für beide Seiten negativ ausgehen kann, beweisen zahlreiche Unfallstatistiken. Er, der es sich zur Aufgabe gemacht hat Leute zum Radeln zu Missionieren, ist der Auffassung, dass eine höhere Akzeptanz zwischen den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen herrschen würde, wären mehr Radlerinnen mutig genug sich ihren Platz auf der Straße und in der Wahrnehmung der anderen zu erkämpfen.

Um wieder zum Thema der Sicherheit und der Ausrüstung der Radfahrer bzw. der Fahrräder zu kommen, beschreibt Martina K., wie wichtig es ihr ist in der Nacht eine entsprechende Beleuchtung am Fahrrad zu haben. Im gleichen Satz weist sie aber sogleich auf die Gefahr hin von der Polizei kontrolliert zu werden. Wird das Licht also eher als Schutz vor Polizeikontrollen verwendet, anstatt sich sichtbar zu machen im Dunkeln?

*M: ...Weil das Einzige was in der Nacht wichtig ist, ist das Licht. Es war halt in Graz auch recht streng wegen der Polizei, die einen dann halt auch gefilzt hat. [...] Na ich bin früher eh nur auf Radwegen gefahren, da hab ich mir halt gedacht was soll mir da großartig passieren, sicher wenn man über die Kreuzung fährt mit den Autos, aber sonst bin ich immer am Radlstreifen,*

---

<sup>154</sup> Interview 1 Lukas B. Abs. 54

<sup>155</sup> Interview 5 Kilian R. Abs.40-42

*wer soll mich da denn zusammenfahren [...] ein Fußgänger, wird der mich niederrennen weil er mich nicht sieht. Aber ich hab auch immer ein Licht gehabt.<sup>156</sup>*

Von der Polizei wegen eines defekten oder fehlenden Lichts aufgehalten zu werden ist wohl schon einigen passiert und es kann ziemlich teuer werden. Auch Martina K. empfindet einige Sicherheitsvorkehrungen in gewisser Weise als nicht immer so wichtig. Einzig als wichtig erachtet sie das Fahren mit Licht in der Dunkelheit. Bei ihrer Aussage dazu wird aber die Angst vor der Polizei, die sie „filzen“ könnte, deutlich. Martina K. begründet ihr Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr damit, dass sie nur auf Radwegen unterwegs ist. Hierbei verdeutlicht sie auch die Sicherheit des Radwegs, da sie dort ja mit keinen Autos in Kontakt kommt, außer auf Kreuzungen.

### 7.3.2 Ein Fahrradhelm für mehr Sicherheit?

Besonders intensiv und immer wiederkehrend, entwickelte sich die Frage in den einzelnen Interviews zum Thema Fahrradhelm. Ist dieser nun angebracht oder kann auf ihn verzichtet werden? Welchen Aspekt spielt die Ästhetik dabei? Iris G. antwortet auf die Frage ob sie einen Helm trägt oder tragen würde:

*I: Ich glaub nicht. Weiß nicht, ich glaub Eitelkeit, weil es halt dämlich aussieht. Ja sicher es kann passieren, aber bei all meinen Stürzen ist es noch nicht so gewesen, dass es so tragisch gewesen wäre und ich mir am Kopf was tue. Deswegen hab ich keine Angst, obwohl das vielleicht nicht gut ist. Ich hab nicht das Gefühl, dass ich einen Fahrradhelm brauche.<sup>157</sup>*

Iris G. lässt eine starke Abneigung gegenüber dem tragen eines Helmes erkennen, schlicht weil sie diesen als dämlich aussehend empfindet. Der ästhetische Aspekt wird von ihr als weitaus höher eingestuft, als der einer Schutzfunktion. Sie weist zudem auf ihre vielen vorhergehenden Stürze mit dem Rad hin, die aber noch nicht so tragisch gewesen seien um daraus eine Lehre zu ziehen und einen Helm tragen zu wollen. Speziell in der Stadt wird der Helm als „nicht angemessen“, als ästhetisch nicht tragbar und wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit als nicht nötig angesehen und er wird deswegen eher nicht in Betracht gezogen.

---

<sup>156</sup> Interview 6 Martina K. Abs. 14

<sup>157</sup> Interview 3 Iris G, Abs. 38

Unter dem Motto „Helm tragen schützt“ hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Frühling 2011 ein Gesetz verabschiedet, das Kindern bis 12 Jahren das Radfahren (auch das Mitfahren im Kindersitz und Anhänger) nur mit Benutzung eines Helmes erlaubt. Damit soll ein Grundstein gelegt werden um die wachsenden Zahlen der verletzten Kinder im Straßenverkehr zu minimieren. Auch soll laut Ministerin Doris Bures, eine Bewusstseinsbildung und Rücksichtsmaßnahme aller Verkehrsteilnehmer ihren Nutzen daraus ziehen.<sup>158</sup>

Der Helm als Vorsichtsmaßnahme hat in Radlerkreisen nicht überall Freunde. Auch die ARGUS Stmk sieht hiermit keinen großen Nutzen, da ohnehin schon 87% aller Kinder unter 10 Jahren einen Helm besitzen und somit keine großartigen Steigerungen mehr Möglich seien. Denn die Helmpflicht an sich bringt noch keinen Gewinn an Sicherheit. Zusätzlich zeigen Studien dass: *„mitunter wirkt die Helmpflicht sogar kontraproduktiv, und zwar nicht nur wenn der Radfahrer aus einem trügerischen Sicherheitsgefühl mit Helm riskanter fährt: Autofahrer halten beim Überholen weniger Abstand, wenn ein Radfahrer einen Helm trägt, weil sie ihn für routinierter halten. Am sichersten wäre nach einer englischen Studie das Aufsetzen einer Damenperücke: Beim Überholen von weiblichen Radfahrern halten Autofahrer nämlich einen größeren Abstand“*.<sup>159</sup>

Obwohl sie selbst nicht den Nutzen sieht, einen Helm zum Schutz zu tragen, hat Iris G. zum Thema Radhelmpflicht bei Kindern eine andere Meinung als bei Erwachsenen:

*I: Find ich gut. Weil denen ist das ja auch egal. Weil wir mussten das nicht und hätten wir das gemusst dann hätte ich vielleicht jetzt eine andere Einstellung dazu. Wenn wir das gut finden würden würd ich vielleicht auch... beim Inlineskaten würd ich ja auch möglichst nicht ohne Knieschoner und Armgelenkschoner fahren. Weil beim Fahrradfahren...*

*F<sup>160</sup>:... weil es beim Mountainbiken zur Grundausrüstung gehört?*

*I: Ja gehört es dazu dann wäre es mir auch egal, aber in der Stadt, das schaut total bescheuert aus.*<sup>161</sup>

Iris G. sieht die Helmpflicht bei Kindern recht positiv, meint aber, dass Kindern der ästhetische Anspruch egal wäre und das Tragen des Helmes als Grundeinstel-

---

<sup>158</sup>BMVIT: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/sicherheit/kinderhelmpflicht.html>

<sup>159</sup> Lischka 2011 S.23

<sup>160</sup> Anmerkung: F= Abkürzung des Namens der Verfasserin/ Interviewleiterin

<sup>161</sup> Interview 3 Iris G. Abs. 38-42

lung wohl schon in der Kindheit gelernt gehört. Hätte sie die Pflicht des Tragens eines Helmes in ihrer Kindheit gehabt, wäre dies für sie jetzt tägliche Normalität und sie hätte somit heute daran nichts auszusetzen. Iris G. legt auch privat Wert auf ihr Äußeres, diese betont sie jedoch nicht mit viel Make-up, sondern möchte gepflegt wirken. Wichtig erscheint ihr eher wie sie klamottentechnisch auf andere Personen wirken könnte, demzufolge auch ihre Betonung darauf das das Radeln mit Helm in der Stadt „total bescheuert“ aussieht. Gehört der Helm zu einer Grundausrüstung, ist er also Teil eines ganzen Prozesses, wie es beim Mountainbiken der Fall ist, so ändert sich bei einigen InterviewteilnehmerInnen die Einstellung zu diesem. Das Tragen des Helmes wird nicht mehr hinterfragt, er gehört schlichtweg dazu. Iris G. reflektiert ihre Einstellung dazu selbst indem sie meint, dass eine Sicherheitsausrüstung beim Inlineskaten ja auch dazu gehört. Beim treiben von Sport fallen somit wohl die ästhetischen Ansprüche weg und darin kennt sich Iris G. bestens aus, ist doch seit Jahren begeisterte Sportlerin in eher ungewöhnlichen Disziplinen, wie Trampolin und Capoeira.

Auch Anna P. schließt sich Iris G.s Meinung an, dass der Radhelm eher etwas fürs sportliche ist und aus ästhetischen Gründen in der Stadt eher im Schrank bleibt, bringt aber den Faktor Sicherheit neu ins Spiel.

*A: Nein. Hm, warum nicht. Weil ich's ein wenig überzogen find. Also weil das auch zu einer Sicherheitsinstallationsding gehört. Ja natürlich ist es was anderes wenn man das als Sport macht und wahnsinnig schnell den Berg runter fährt und über Steine springt, also so Mountainbiken. Aber da gehört das dazu, man tut ja auch nicht Inlineskaten ohne Ellenbogenschützer oder so. Aber das ist auch der Stolz.*<sup>162</sup>

Anna P. fühlt sich nicht sicherer mit dem Tragen eines Helmes, sowie weiteren Sicherheitsvorkehrungen. Sie bezeichnet diese Vorkehrungen eher als „überzogen“, weil sie zu einer Art „Sicherheitsinstallationsding“ gehören, welches sie für nicht gut empfindet.

Es kann die Vermutung geäußert werden, dass sie die Verwendung des Wortes „Sicherheitsinstallationsding“ in Bezug auf eine generelle Reglementierung ihrer persönlichen Freiheit bezieht. Dies soll verdeutlichen, dass die Sicherheit, die somit vorgegeben wird, nicht ihr persönliches Sicherheitsgefühl verstärkt sondern

---

<sup>162</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 100

sie sich kontrolliert fühlt. Jeder Mensch hat hierbei eine andere Vorstellung, wie weit z.B. die Regeln der STVO ausgereizt werden können/sollten und ab wann eine persönliche Beschränkung der Freiheit gefühlt wird. Wird ein Gesetz erlassen, welches jeden Radfahrer/in auferlegt sein Rad komplett zu beleuchten, alle verfügbaren Reflektoren einzusetzen und zudem Helm und Sicherheitsweste zu tragen, kann dies zu unterschiedlichen Reaktionen führen. Zusätzlich wäre es interessant zu erfahren, ob der gedachte Sicherheitsaspekt wirklich zu tragen kommt oder ob sich die „gesicherte“ Person nicht auch weil sie sich dessen bewusst ist, risikobereiter verhalten könnte. Wie unter dem Motto: „Ich bin eh gesichert, die Leute sehen mich, ich kann mein Verhalten im öffentlichen Verkehr mehr ausreizen“. Mit dieser Idee konfrontiert meint Anna P.:

*A: Ich glaub schon, dass man eine gewisse, ja schon. Das man ein bisschen freier ist dann, weil man ja abgesichert ist.*

*F: Hat das Freiheitsgefühl auch damit zu tun dass man sich mehr ausreizt?*

*A: Das man sich weniger sichert, meinst? Ganz bestimmt. Das glaub ich schon, dass man je mehr Faktoren die Gesellschaft vorgibt was du tun musst um sicher zu sein. Je mehr du dem du dich entziehst, ob das jetzt im Auto ist, mit ohne Anschnallen, desto unsicherer und desto freiheitsmutiger fühlst du dich. Glaub ich, es ist so ein Entziehen von gesellschaftlichen Normen. Also es geht um ein gewisses Entziehen. Und ich glaub schon, dass das Fahrradfahren in Graz schon auch ein bisschen ein Protest ist.<sup>163</sup>*

Anna P. meint je mehr die Gesellschaft vorgibt was zu tun ist, desto mehr kommt der Wille auf sich dagegen zur Wehr zu setzen und sich gewissen Rollen zu entziehen. Gleichfalls kommt der Grundgedanke des Protests auf, welcher auch das Gegenteil von verschiedenen Normen und Rollen entspricht.

---

<sup>163</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 103-108



## 7.4 Wahrnehmung der RadlerInnen im öffentlichen Raum

Eine Wahrnehmung ist immer auch der erste Eindruck den wir von einem Ereignis erhalten. Wahrgenommen wird auch unterbewusst, oftmals verfestigen sich somit Meinungen von Eindrücken die zwar zuvor gemacht wurden, aber nie sonderlich hinterfragt wurden. Im folgenden Teil der Interviewanalysen wurden die TeilnehmerInnen über ihre Einschätzung welche Klischees RadlerInnen anhaften können befragt. Ihre „automatischen Bilder im Kopf“ gaben einigen Aufschluss.

Das Bild der Radler im öffentlichen Raum bzw. im urbanen, städtischen Gefüge, ist ein zwiespältiges. Einerseits werden von Seiten der Stadt, als auch von einschlägigen Vereinen die sanfte Mobilität sowie eine Steigerung des Fahrradverkehrs forciert. Andererseits hat sich im Bild der Menschen über die Radfahrenden selbst nicht viel getan. Die Klischees von den rücksichtslosen Rowdies, welche die Straße einnehmen und keine Rücksicht auf Fußgänger nehmen, sind immer noch stark verankert und haben in einigen Situationen ihre Berechtigung, doch kann nicht immer davon ausgegangen werden.

Lukas B. meinte zu Beginn des Interviews, zwar keine Klischeebilder von Radfahrern im Kopf zu haben, beschreibt gleich darauf er aber zwei Radfahrer-Typen, die für ihn besonders hervorstechen.

*L: Hm, ich muss ganz ehrlich sagen da hab ich gar keine Klischeebilder, ich hätt jetzt kein bestimmtes Bild von einem Fahrradfahrer, es gibt zwar unterschiedliche Typen von Fahrradfahrern, nämlich zum Beispiel den Übervorsichtigen mit dem Helm, der Stirnlampe und mit Reflektierstreifen rumfährt und ja schon einfach schon sieht, dass der extrem vorsichtig ist. Dann die Radfahrer die in der Nacht kein Licht anhaben, die keine Helme tragen und ihnen das einfach egal ist. Da gibt's halt eine Vielzahl von Fahrradfahrenden Menschen einfach die auch ein unterschiedliches Wahrnehmungsgefühl haben was Sicherheit angeht. Also zum Beispiel ohne Licht in der Nacht herum*

*zu fahren, oder meinetwegen auch mit 1,7 Promille aufs Fahrrad zu steigen,  
was ja auch gefährlich ist.*<sup>164</sup>

Besonders deutlich wird hier, wie stark die Unterscheidung zwischen *vorsichtig* und *fahrlässig* in Bezug auf RadlerInnen vorkommen kann und unterscheidet dies sehr kontrastreich. Es gibt kaum Zwischenkategorien, so unter dem Motto entweder man fährt *schnell und fahrlässig* oder *langsam und vorsichtig*. Hierbei entsteht der persönliche Eindruck, dass er *schnell und fahrlässig* als „cooler“, bzw. spannender ansieht als letztgenanntes. Laut Lukas B. sind Radfahrer übervorsichtig, wenn sie mit Helm, Stirnlampe und Reflektierband herumfahren. Auch macht es den Anschein, dass er dies ein wenig lächerlich findet und sich persönlich sicher nicht zu dieser Kategorie zählt. Jeder Mensch besitzt zwar ein unterschiedliches Wahrnehmungsgefühl hinsichtlich der persönlichen Gefahreinschätzung, doch sollte dies nicht zur Allgemeingefährdung beitragen. Ob ein Licht in der Nacht zum Sicherheitsgefühl beiträgt, oder ob dies vernachlässigt werden kann, obliegt selbstverständlich der persönlichen Einschätzung.

Auch Iris G. teilt die Auffassung, dass Radfahrer in der unserer Gesellschaft teilweise einen schlechten Ruf bezüglich ihrer rücksichtslosen Fahrweise haben.

*I: Anscheinend nicht so positiv. Weil man ja oft... ja ok man soll nicht auf dem Bürgersteig fahren aber ob ich jetzt mein Fahrrad schiebe oder ob ich jetzt mit einem Fuß darauf Rolle, find ich macht jetzt keinen Unterschied. Und dann wird man halt immer angemotzt, „das ist ein Gehsteig“ oder so.*

*F: Findest du dass der Ruf der Radler in der Stadt schlecht ist?*

*I: Glaub ich, ist relativ schlecht, weil die als rücksichtslos angesehen werden, was sie auch relativ oft sind. Ist mir auch bei mir aufgefallen dass ich nicht so umsichtig fahre, weil ich voll wenig Handzeichen gegeben habe und so knapp wie möglich gebremst und um die Kurven gefahren bin, also auch um Zeit zu sparen und das versuch ich mir jetzt abzugewöhnen und ordentlich Handzeichen zu geben, weil wenn man geht durch die Stadt und dauernd sausen Fahrradfahrer an einem vorbei dann ist das sicher unangenehm, also nicht so wie durch eine Menge von Menschen.*<sup>165</sup>

Iris G. ist sich wohl bewusst, dass ihr eigenes Fahrverhalten nicht zu den Vorbildhaften gehört. Aufgrund von Zeitnot kommt es des Öfteren vor, dass sie sich in den Bereich der Fußgänger vorwagt, welches von diesen nicht positiv gesehen

---

<sup>164</sup> Interview 1 Lukas B. Abs.54

<sup>165</sup> Interview 3 Iris G. Abs.57-60

wird. Auch aus eigener Erfahrung darf hinzugefügt werden, dass als Fußgänger ein von hinten heran-rollendes Rad mitunter gefährlich werden kann. Doch sollte die Umsicht und das vorrausschauende Fahren vieler RadlerInnen nicht unterschätzt werden, nicht alle fahren einfach blind darauf los.

Denn die Beachtung gewisser Normen und Verhaltensregeln, die ein ausgeglichenes Miteinander fördern, gehören auch im Straßenverkehr dazu. Es wird ja auch nicht einfach über die Straße ohne zu schauen gelaufen, gleich wohl wie die motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsmittel aufeinander achtzugeben haben. Iris G. hat viele dieser Verhaltensregeln verinnerlicht, doch ob sie diese, wie sie sich vorgenommen hat auch immer anwenden wird? Einige lauten: Handzeichen beim Abbiegen sollte gegeben werden, nicht zu knapp an anderen Personen vorbei gefahren werden, auf den Vorrang der Anderen sollte geachtet werden und nicht auf dem Gehweg geradelt werden.

Gerne eilt RadlerInnen auch der Ruf voraus besonders gesund und umweltbewusst zu leben. In Anna P.s Ausführung ihrer Wahrnehmung kommt dies gut zu tragen.

*A: Also in meiner Wahrnehmung ist das so: da gibts zumeist ältere Leute die sich gerne aufregen über die jungen Radler. Vielleicht ist das auch ein bisschen im Kopf angehaucht. Also ist ein bisschen alternativ – das hängt denen schon ein bisschen nach, weil das die Grünen in Graz ja so propagieren. Weil dort alle mit dem Rad fahren und weil dort alle mit Feinstaubfrei und so weiter. Also es ist sicher so ein Hippie – Fortbewegungsmittel. Und Lifestyle – bei den Jungen. Bei den Jungen Lifestyle im Sinne von „Ich bin so supercool ich kann mir ein superteures Rennradl leisten“. Also in Graz, wenn ich so einen Fahrradfahrer vor mir seh, dann ist es ein Student/in oder irgendwelche Ökofamilien. Die mit Helm und die komplett sicherheitsmäßig ausgestattet sind.<sup>166</sup>*

Seit das Radfahren in den 1970ern und 1980ern in Graz wieder populärer wurde und sich Menschen mit einem gesteigerten Umweltbewusstsein für dieses interessierten, haftet diesem auch das Klischeebild eines negativ betrachteten „Ökomobil“ an. Diese Begriffserklärung wird des Öfteren geäußert sobald die Frage nach den „typischen Radfahrern“ gestellt wird.

---

<sup>166</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 118

Auch Anna P. ist davon nicht gefeit. Sie meint, dass speziell ältere Menschen sich gerne über die „jungen“ Radler aufregen. Sie definiert die unterschiedlichen Lebensweisen als größtes Unterscheidungsmerkmal, das auch zu den Konflikten führt. Alternative Lebensweisen, definiert unter dem Motto: umweltbewusst, sich biologisch ernährend und ressourcenschonend lebend, ist wohl immer noch einigen Menschen nicht ganz geläufig und reagieren demzufolge unwirsch auf deren Verhalten.

Seit die „Grüne“ Politikerin Lisa Rücker in Graz den Posten der Vizebürgermeisterin inne hat, hat sich in der Fahrradverkehrslandschaft in Graz einiges verändert. Auch das gesellschaftliche Bild, das die Grünen bundesweit aussenden, zeugt davon. In keiner anderen Partei wird so oft alltäglich Rad gefahren und öffentlich gegen die stark Feinstaub produzierenden Autos gewettert wie hier. Anna P. sieht es, dass den Radfahrern noch immer das Klischee der „Alternativen“ anhängt. Auch aus dem Grund, dass die Grüne -Partei diesen Lebensstil so stark fördern. Weiterhin nennt sie das Rad auch ein „Hippie-Fortbewegungsmittel. Gleichzeitig betont sie aber noch, dass sie sich als Radfahrer in erster Linie Studierende und Öko-Familien vorstellt, die sich besonders gut sicherheitstechnisch ausrüsten. Dies widerspricht aber dem gängigen Bild eine Hippies, oder auch Ökos, welche ja zumindest als locker und freiheitsliebend und nicht mit starkem Sicherheitsdenken in einen Kontext gebracht werden können.

Eine ganz neue Sichtweise bringt Lukas B. ins Gespräch, er hinterfragt die Benutzung des Fahrrads in Bezug auf Ansehen in einer Firma. Wie sehen z.B. Angestellte ihre Vorgesetzten, wenn diese mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

*L: Ja schwer das Fahrradfahren ist zum einen Teil der Gesellschaft schon noch so als Ökoding verschrien. Glaub das ist vor allem wenn man zur Arbeit fährt und man hat jetzt einen Job in einer größeren Firma wo man meinetwegen jetzt auch Abteilungsleiter ist oder im höheren Management ist und da sehen dann die Mitarbeiter das man ständig mit dem Radl fährt, da hat man dann glaub ich schon so einen Ruf weg das man vielleicht so ein kleiner Öko ist. Denk ich mir, ist es noch normal einen Studenten auf dem Fahrrad zu sehen, als jemanden im Anzug der auf dem Fahrrad fährt. Das ist dann doch eher Seltenheit meiner Meinung nach.*

*F.: Also du würdest sagen der typische Radfahrer ist ein Student und kein Vorgesetzter von irgendeiner Firma?*

*L: ...der fährt sicherlich auch Fahrrad, ganz bestimmt hat der ein Rennrad wo er am Wochenende unterwegs ist. Aber er fährt damit nicht zur Arbeit, das glaub ich nicht. Ja also es gibt keine Anzugtragenden Fahrradfahrer.<sup>167</sup>*

Ohne dass es ihm wahrscheinlich Bewusst ist, verschärft Lukas B. seine Klischees was „die Radler“ sind ungemein. In seiner Aussage, dass er der Meinung ist, Angestellte denken über ihre radelnden Vorgesetzten, diese könnten ein Öko sein, verstärkt er intuitiv seine eigenen Rollenklischees. Laut ihm ist der typische Radfahrer ein Studierender und ChefInnen in Anzügen auf dem Rad sind die Ausnahme. Das soll aber laut seiner Aussage nicht heißen, dass diese Vorgesetzten nicht Radfahren, er ist sich nämlich ziemlich sicher dass diese ein Rennrad daheim stehen haben welches zum sportlichen Ausgleich genutzt wird. Nur eben zur Arbeit fahren sie eher weniger.

Auch Lukas B. sieht die Bezeichnung „Öko“ als negativ an, warum dies der Fall ist erklärt er in einem zusätzlichen Gespräch zum Interview. Er sieht die Begründung als gegeben, dass diese Menschen extrem Weltverbesserisch handeln, den Sinn zur Realität verloren haben und sich besonders für alternative Lebensweisen interessieren. All diese Zuschreibungen kann er sich für Vorgesetzte einer großen Firma nicht vorstellen und stellt sich die Reaktionen der Angestellten dementsprechend vor. Natürlich gibt es auch für Lukas B. Ausnahmen, aber diese müssen für ihn zum Fachgebiet passen. Für einen Chef/in eines öffentlichen Verkehrsunternehmens, zeugt es sicherlich von gutem Ton wenn dieser mit dem öffentlichen Verkehr zu Arbeit fährt. In seinem klassischen Bild eines Vorgesetzten sieht er aber immer noch den Chef zu einem Meeting mit einem Benz oder Mercedes vorfahren. Hierbei wird das Auto als Statussymbol für einen höher gestellten Arbeitnehmer verdeutlicht.

Im Zuge des Interviews stellt sich auch die Erkenntnis ein, dass Lukas B. der Ruf der Arbeiter mit leitender Position recht wichtig erscheint. Durch persönliche Erfahrung der Autorin, kann aber auch gesagt werden, dass gerade im urbanen Raum in den letzten Jahren ein regelrechter Boom beim Fahrradfahren zur Arbeit beobachtet werden kann, auch Anzugträger sind dabei natürlich zu beobachten. Das Fahrrad als Prestigeobjekt kann in Bezug auf Klassenunterschiede in diesem Fall ein Hinweis sein. Gerade in kreativen Branchen lässt sich die Lust am Renn-

---

<sup>167</sup> Interview 1 Lukas B. Abs. 50-52

radfahren oft in der Stadt beobachten, dort zählt das Auto nicht unbedingt großartig als Statussymbol, sondern eher der Fakt, dass man es nicht nötig hat eines zu besitzen, frei unter dem Motto ich braucht es nicht.

## 7.5 Einstellungen zum Radfahren

Besitzt man zu einem Sachverhalt eine Einstellung bedeutet dies mit anderen Worten, ein Thema interessiert jemanden in dem Maße, dass man sich darüber Gedanken macht und seinen Nutzen daraus zieht. Eine Überzeugung entwickelt sich wiederum aus einer positiven oder negativen Erfahrung, die einen prägt und einem wichtig geworden ist. Nunmehr wird die entstandene Überzeugung bewusst eingesetzt. Beispielsweise kann hiermit das Radfahren mit Licht in der Nacht genannt werden, weil man ohne Licht vielleicht nicht gesehen worden ist und somit eine positive Veränderung von statten gegangen ist. Gerade die persönliche Einstellung und das *warum, weshalb und wie* spiegelt eines der Hauptaugenmerke dieser Arbeit. Welche Grundeinstellungen haben die Interviewteilnehmer/innen, ist das Rad nur Mittel zum Zweck oder steckt eine tiefere Überzeugung dahinter? Hierbei wird auch nach der Benutzungs-Art und Weise gefragt, welches Verhältnis zum eigenen Fahrrad gehegt wird und ob neben der sanften Mobilität noch andere Faktoren eine Rolle für die überzeugte Nutzung spielen.

### 7.5.1 Nutzung

Wird die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads im Vergleich zum öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr angesehen, kann die Wetterabhängigkeit als großer Nachteil bewertet werden. Zwar lässt es sich zu jeder Wetterlage Radeln, doch ist dies mit einem bedeutenden Mehraufwand in der Kleiderwahl oder auch einem erhöhtem Sicherheitsrisiko verbunden. Der Radfahrer ist ohne ein schützendes Dach über dem Kopf sowieso schon der verletzlichste Verkehrsteilnehmer hinter den Fußgängern.<sup>168</sup> Demzufolge kann oft das Phänomen beobachtet werden, dass selbst die überzeugtesten Rad-Enthusiasten im Winter ihre Räder stehen lassen und auf den öffentlichen Verkehr oder den PKW umsteigen. Dass dies nicht immer zutrifft erläutert Kilian R.:

---

<sup>168</sup> Vgl. Seemayer 2003, S.

*K: Nein, also ich benutze es konstant. Im Winter wenn es schneit werd ich das Mountainbike benutzen anstatt dem Stadtrad mit den dünnen Reifen, aber ich mag das nicht wenn man sagt jetzt ists kalt draußen und ich benutz jetzt fünf Monate das Rad nicht und muss mitm Auto fahren. Also das gefällt mir nicht. Aber da gibt's eh die von der Fahrradlobby, die sagen immer es gibt kein falsches Wetter nur die falsche Kleidung. Also dafür steh ich, ich fahr bei jedem Wetter und bei jeder Tages – und Nachtzeit und auch betrunken.<sup>169</sup>*

Kilian R. hat das große Glück mehrere Fahrräder zu besitzen und wählt je nach Witterung das geeignetste Rad aus, um somit allseits gerüstet zu sein. Sobald die Temperaturen sinken, oder die Gefahr einer rutschig, glatten Fahrbahn besteht, wählt er ein Mountainbike für die täglichen Wege. In normalen Umständen wäre dies nicht sehr empfehlenswert in einer flachen Landschaft. Das Fahrrad zu allen Tages- und Jahreszeiten zu benutzen versteht Kilian R. als Statement und verteidigt dies vehement. Seines Erachtens ist es nicht angemessen die eigene Fahrhäufigkeit an die Wetterabhängigkeit zu binden. Vielmehr lässt er sich davon nicht beeinflussen und achtet an regnerischen Tagen auf die passende Kleidung. Es motiviert und stärkt in gewisser Hinsicht auch sein Ego, denn er kann seine Zähigkeit und Stärke beweisen, wie er es in einem späteren Gespräch betont.

Der Begriff „Wetter“ löste unter den Interviewten eine deutliche Pro und Kontra Diskussion aus. Ist es nun angebracht als leidenschaftlicher Radler sich einzuges-  
tehen, dass am liebsten bei schönem Wetter geradelt wird? Gehört es schon fast zum guten Ton Wetterunabhängig, zu jeder Zeit mit dem Fahrrad zu erscheinen? Fakt ist, dass die Unfallgefahr bei Schnee und Regen um ein vielfaches steigt und die persönliche Einschätzung jedem selbst überlassen bleibt.

*M: Ja im Winter, im Winter fahr ich bis heute nicht mit dem Rad weil mir ist das zu kalt, gefährlich halt auch weil das so rutschig ist beziehungsweise hätten das meine Eltern glaub ich nicht erlaubt, als Kind halt, aber deswegen tu ich das jetzt wahrscheinlich auch immer noch nicht. Naja im Sommer bin ich eigentlich immer mit dem Rad unterwegs, weil wir sind ja ländlich aufgewachsen und da war das mehr oder weniger das einzige Mittel. Also jetzt in Graz war das natürlich Nutzfahrzeug, das war halt mein einziges Verkehrsmittel.<sup>170</sup>*

---

<sup>169</sup> Interview 5 Kilian R. Abs. 16

<sup>170</sup> Interview 6 Martina K. Abs. 6



Im Vergleich zu Kilian R. kann Martina K. dem Radfahren im Winter nichts abgewinnen. Sämtliche Faktoren die Wind und Wetter, welche Kilian R. bestärken diesen zu trotzen, bedeuten ihr nichts. Damit ist gemeint, dass sich Martina K. nichts beweisen will und gerne darauf verzichtet. Im Radfahren in kalten Jahreszeiten, zählt sie ihre Gesundheit und Sicherheit höher und verzichtet deswegen darauf. Um in der Stadt mobil zu bleiben wird zu dieser Jahreszeit verstärkt zu Fuß gegangen oder die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt.

Auf ihre Benutzungsweise angesprochen fällt ihr als erste Assoziation das Verbot ihrer Eltern im Winter zu radeln, ein. Dieses Verbot war durchaus der damaligen Wohnsituation zuzuschreiben, denn Martina K. wuchs in ländlicher Umgebung in den Bergen auf und es ist dort infrastrukturell nicht möglich im Winter ein Fahrrad zu bedienen.

In Summe zu sagen gilt, dass gerade der Winter heftige Kontroversen bezüglich der Benutzung von Rädern auslöst. Einige wollen aus fester Überzeugung nicht darauf verzichten und teilen die Auffassung, dass um das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel zu forcieren, eine jahreszeitlich unabhängige Benutzung gegeben sein sollte. Wird das Rad in der kalten Jahreszeit nicht verwendet, greifen die Befragten gerne auf das öffentliche Verkehrsnetz zurück an dem sie normalerweise kein ausgeprägtes Interesse entgegen bringen können. Der Wechsel zu einem anderen Transportmittel wird andererseits nicht restlos positiv gesehen. Bei einem späteren Nachfragen der Interviewten bedauerten zwei besonders die Überfüllung der Verkehrsmittel und die unterschiedlichen Raumtemperaturen, welches laut ihren Aussagen vermehrt zu Erkältungen führen kann.

### 7.5.2 Das Verhältnis zum eigenen Fahrrad

Das Verhältnis zwischen FahrerIn und Fahrzeug ist ein interessantes Untersuchungsgebiet. Nur wenige Menschen beurteilen ihr Fahrzeug neutral und unterteilen ihm keinen Wert. In gewisser Hinsicht sind viele davon abhängig und achten deswegen besonders darauf und geben ihm eine tiefere Bedeutung. Emotionale Erinnerungen haben hierbei eine große Bedeutung. Von besonderem Interesse ist nun, in welchen Bezug die Interviewten ihre eigenen Räder setzen. Ist ihr

Fahrrad Mittel zum Zweck oder hat es Liebhabercharakter? Hierbei gilt es zu hinterfragen wie sich der Bezug zum eigenen Fahrrad entwickelte. Sind persönliche Erinnerungen verknüpft, oder spielt die emotionale Verbindung keine Rolle?

*A: Sehr eng. Ja ich hab schon ein emotionales. Vor allem ich hab mir vor einem halben Jahr ein Rennrad zugelegt, einfach aus Spaß und Jux und Tollelei und um einfach mal ein bisschen schneller zu fahren. Ich wollt einfach ein bisschen gefährlicher Leben. Weil alles so strukturiert ist und sehr, sehr, also einfach das Leben so geplant ist und... Das Fahrrad ist für mich halt so eine Art Freiheitsgefühl. Also das vermittelt mir sehr viel Freiheit und sehr viel Leichtigkeit, sag ich jetzt mal so. Das heißt zu diesem Rennrad hab ich eine sehr enge Beziehung gehabt und es ist mir leider vor einer Woche gestohlen worden. Da sind die scheinbar mit dem Bus durch die Straße gefahren, denn da sind mehrere Fahrräder auf dieser Strecke verschwunden. Also von Freunden auch und so.<sup>171</sup>*

Das emotionale Verhältnis zum Fahrrad ist bei Anna P. besonders gegenwärtig. Sie unterstreicht diese Bezeichnung durch den Verweis auf ihr Rennrad, mit dem sie, das damit suggerierte Freiheitsgefühl deutlicher ausleben könne. Ein Fahrrad hat demzufolge nicht nur den Wert dass es einen von a-b bringt und ansehnlich ist, sondern wird durch eine Gefühlskomponente erweitert. Durch den Verlust von diesem, wird ihr die verloren gegangene Freiheit und Leichtigkeit umso spürbarer. Die Symbolkraft des Rennrads bedeutet ihr Geschwindigkeit, Leichtigkeit und Gefahr. Welches durch die rasante Fahrweise zum Ausdruck kommt und ermöglicht ihr den Ausdruck eines „gefährlicheren Lebens“. Das normale Leben erscheint Anna P. sehr strukturiert und geplant, das Rennrad und die mit ihm mögliche schnelle Fahrweise dient deshalb als Ausweg und Ablenkung von diesem. Der Gedanke von Geschwindigkeit versus Freiheit verdeutlicht sich hierdurch.

Neben dem Verlust des Freiheitsgefühls kommt noch ein zusätzlicher Aspekt hinzu; die Abhängigkeit. Für viele junge Erwachsene, welche im urbanen Gebiet leben, ist ein Auto nicht automatisch ein Prestigeobjekt welches es zu besitzen gilt. Für viele ist somit das Fahrrad eine lieb gewonnene Alternative, um unab-

---

<sup>171</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 30

hängig mobil zu sein. Gleichzeitig wird die Mobilität aber von diesem Abhängig gemacht, wie Anna P. an einem Beispiel erklärt:

*A: Na, aber ich hab echt eine innige Beziehung zu meinem Fahrrad, immerhin bin ich ja auch abhängig von meinem Fahrrad. Also das heißt wenn mal ein Reifen platzt oder etwas kaputt geht bin ich gleich mal aufgeschmissen.<sup>172</sup>*

Raffael W. teilt das emotionale Verhältnis zum eigenen Rad nicht. Für ihn hat dies den Charakter eines reinen Gebrauchsgegenstandes welcher ihm von Nutzen ist.

*R: Ist ein reiner Gebrauchsgegenstand, definitiv. Ist nicht wirklich was Besonderes für mich. Ich benutz es halt, aber das ich da jetzt irgendwelche Gefühle rein interpretier, nein sicher nicht. Ja als Kind war das halt schon was besonderes wenn man ein eigenes Rad gehabt hat, aber jetzt ist das halt ein Gebrauchsgegenstand.<sup>173</sup>*

Unmissverständlich betont Raffael W. in seiner Aussage seine Nutzung des Fahrrads als reinen Gebrauchsgegenstand. Fast entsteht der Eindruck er wolle nicht mit dem Thema „emotionale Bindung ans Fahrrad“ in Verbindung gebracht werden, denn die Aussage wird überdeutlich betont. Bei genauerem Nachfragen gibt Raffael W. an seit geraumer Zeit ein eigenes Motorrad zu besitzen, welches heute dieselbe Stellung genießt wie sein Fahrrad in seiner Kindheit. Das Motorrad repräsentiert definitiv keinen Gebrauchsgegenstand für ihn, sondern erweist sich als so-genanntes „erwachseneres und kraftvolleres“ Nachfolgemodell zum Fahrrad.

Im späteren Verlauf des Gesprächs entsteht ein Widerspruch hinsichtlich seiner Interviewaussage. Wie in der Vorstellung der Interviewpersonen beschrieben besitzt Raffael W. neben dem Alltagsfahrrad ein teures Mountainbike. Dieses Mountainbike hat einen deutlich anderen Stellenwert, denn er gibt an dieses zu putzen und selbständig zu reparieren, auch achtet er bei der Sicherung genau darauf, dass z.B. der Sattel zusätzlich gegen Diebstahl gesichert ist. Dies bedeutet, dass ihm das Fahrrad wohl am Herzen liegt. Wäre es ein reiner Gebrauchsgegenstand und besäße keinen persönlichen Wert, würde er niemals auf die Idee kommen diesen zu putzen und speziell zu sichern.

---

<sup>172</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 34

<sup>173</sup> Interview 2 Raffael W. Abs. 18

Werden die Interviewaussagen von Raffael W. und Anna P. miteinander verglichen, mag der Eindruck entstehen Frauen hegen ein deutlich emotionaleres Verhältnis zum Rad als Männer, die den Eindruck erwecken das Fahrrad wäre ein purer Gebrauchsgegenstand für sie. Schon aufgrund der fehlenden Repräsentativität darf ein solcher Vergleich nicht von statten gehen.

Durch eigene Wahrnehmungs- und Beobachtungsspaziergänge im Grazer Stadtgebiet kann der Eindruck auch widerlegt werden. Denn besonders in der Beobachtung von „Szene – Radfahrer/innen“ (Rennrad, Fixie, Cruiser) zeigt sich das vermehrt hippe Männer Mitte 20, die größtmöglichen Wert auf ihr selbstgebautes, restauriertes Rad legen, das Straßenbild dominieren und dieses verstärkt zur Selbstpräsentation nutzen. Eine derartige Darstellungsform konnte in den Beobachtungen bei Frauen nicht festgestellt werden. Diese fallen, laut eigener Einschätzung in der Öffentlichkeit eher anhand ihrer Details am Fahrrad auf – geflochtener Korb, Klingel oder Anhänger und Tasche sowie wegen ihres individuellen Kleidungsstils. Zu einer solchen Kategorie RadfahrerInnen lässt sich aber keine/r der Interviewten zuordnen. Kilian R. schraubt zwar gerne an seinen Rädern herum, hat hier auch individuelle Einfälle, stellt aber nicht sich, sondern das Fahrradfahren als Tätigkeit in den Vordergrund. Wie er dabei aussieht und ob andere Personen daran Gefallen finden könnten ist für den passionierten Radler zweitrangig.

## 7.6 Fahrrad als Prestigeobjekt?

Betrachtet man mehrere Aussagen der Interviewten lässt sich deutlich erkennen dass sich keine/r der Auffassung anschließt sein Fahrrad als Prestigeobjekt zu bewerten. Wie zuvor erwähnt haben viele ein emotionales Verhältnis zu ihren Rädern, stellen diese aber nicht als Objekt ihrer materialen Kultur zur Schau.

Da das Auto im urbanen Raum nicht mehr den größten Zulauf hat, fällt auch für viele urbane Gesellschaftsschichten dessen Statussymbolkraft weg. Ein individuell designtes Prestigeobjekt Fahrrad, kann aber nicht einfach in einem Geschäft gekauft werden, mit mühevoller Handarbeit wird es von den Interessierten hergestellt. Dementsprechend ist es auch laut Eigendefinition kein Statussymbol einer Gesellschaftsschicht die sich nach einem höheren sozialen Ansehen sehnt, sondern ein individualisiertes, in Kennerkreisen beliebtes Arbeitsmaterial. Das für viele einen eigenen/neuen Beruf ausgemacht hat und ihnen, nur im eigenen Umfeld, anhand ihres Könnens ein höheres Ansehen verleiht.

Gleichzeitig haben sich aber durch die Aufwertung des Fahrrads als Designobjekts, die Klientel und die daran teilnehmenden Gesellschaftsschichten geändert. Galt ein Rad zuvor eher als Freizeitgerät, trauten sich nun auch modebewusste Menschen mit diesem zur Arbeit zu fahren da es plötzlich als „cool“ gilt.

Nach der Frage ob das Fahrrad für sie ein Prestigeobjekt darstellt äußert sich Anna P. folgendermaßen:

*A: Ja natürlich, jetzt in Graz ist das ja durch die Gentrifizierung...na dadurch das das Lendviertel so groß geworden ist. Die ganzen Kreativen und so weiter. Es gibt halt so eine Rennradmanie. Wo ein jeder ein tolles aufgestyltes, single speed Fixie Rennrad hat und das ist Prestigeobjekt. Bis man zu dem Punkt kommt wo es einem irgendwo in Graz geklaut wird... Also es müssen schon so viele Radfahrer in Graz sein sonst gäb es nicht so verschiedenste Szenen. Und dann wär das Rad nicht so ein Lifestyleobjekt...<sup>174</sup>*

---

<sup>174</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 69

Aufgrund des Aufblühens des Lendviertels durch die kreative Szene sieht Anna P. auch in Graz eine aufkeimende Szenenbildung in Graz. Die Anhäufung kreativer Menschen in einem Viertel und deren Leidenschaft für Rennräder, lässt sie vermuten sobald viele ein spezifisches Rad toll finden, dieses als Prestigeobjekt bezeichnet werden darf. Das Rennrad als Prestigeobjekt sieht jedoch einen ökonomisch höheren Wert, verglichen zu normalen Stadträdern vor. Da sich nicht jeder ein solches leisten kann und will kann es folglich auch als Statussymbol einer gewissen Gesellschaftsschicht, in diesem Fall der der Kreativszene gelten. Martina K. sieht das Fahrrad als Prestigeobjekt in einem anderen Licht:

*M: Naja Prestige schon mal nicht. Weil ich allgemein nicht der Mensch bin der viel Wert auf Prestigeobjekte legt und beim Radl, also ich denk beim Radl ist das ein bisschen zwiegespalten, weil einerseits ist das natürlich eine Art Prestigeobjekt wie diese Fixiebikes, aber das ist nicht wirklich Prestige sondern „Ich bin ja so independent, ich bin ja so anders wie alle anderen“ und das für ein Radl was eigentlich überhaupt nichts kann, das hat ja nicht mal eine Gangschaltung oder irgendwas, aber Hauptsache es schaut so cool aus, deswegen muss ich es haben. ich find das ist auch irgendwie egal, ich sehe ja auch das die Leute im Anzug mit so uralten Dingern rumfahren. Beim Radl find ich ist dieses Prestigemäßige nicht so angekommen.<sup>175</sup>*

Sich aufgrund eines Prestigeobjektes vor anderen Personen profilieren zu können, lehnt Martina K. deutlich ab. Sie sieht keinerlei persönlichen Nutzen in diesem und betont einfach nicht der richtige Mensch dafür zu sein. Das Rennrad, oder Fixiebike als Prestigeobjekt zu bezeichnen fällt ihr schwer, da sie deren Handhabung kennt und weiß dass diese keine Bremse und Gangschaltung haben. Nur allein das „coole“ Aussehen rechtfertigt für sie kein Prestigeobjekt, zumal das Fixierad für sie nicht von Nutzen ist. Folglich schreibt sie den Anhängern dieser Räder auch zu, sich durch die Benutzung derer als „alternativ und independent“ profilieren zu wollen. Da dieses Denken im starken Kontrast zu ihrer persönlichen Einstellung steht, kann sie daran auch keinen Gefallen finden.

---

<sup>175</sup> Interview 6 Martina K. Abs. 20

## 7.7 Bedeutung und Überzeugung zum Radfahren

Welchen Bedeutungsgehalt dem Radfahren beigemessen wird, fällt in die nächste Kategorie. Hier soll die persönliche Einstellung, welche die interviewten Personen dazu bewegt das Alltagsverkehrsmittel Fahrrad zu nutzen, untersucht werden. Welche Sinnhaftigkeit erkennen sie in der Tätigkeit und wozu dient sie ihnen im Besonderen? Dazu befragt, gibt Iris G. folgendes im Interview an:

*I: Also Fahrradfahren bedeutet für mich Mobilität und Unabhängigkeit. Also man ist halt unabhängig von anderen Verkehrsmitteln, vom Wetter und man kann selbst entscheiden wann man und wie weit man fährt und man hat keine Parkplatzprobleme. Ja, und auch Freizeit, zum Teil. Also wie schon gesagt man hat halt. Also wo ich klein war bin ich schon immer gern mit dem Fahrrad gefahren und das mach ich auch heute immer noch gerne, also in der Natur und weiß ich nicht.<sup>176</sup>*

Für Iris G. spielt die Unabhängigkeit von anderen Verkehrsmitteln den zentralen Punkt für ihre Benutzung. Nicht auf Fahrpläne achten zu müssen und individuell sagen zu können wann und wie man wo hinkommt erscheinen ihr besonders wichtig und nützlich zu sein. Einen entscheidenden Vorteil des Fahrradfahrens sieht Iris G. auch darin, dass keine Zeit mit aufwendigem Parkplatz-suchen verschwendet werden muss. Da das Rad problemlos vor fast jedem Gebäude platzsparend platziert werden kann. Benutzt wird das Rad von ihr im Alltag, gleich wie in der Freizeit wobei sie gerne in die Natur fährt, auch einfach um des Fahrens willen.

Unabhängigkeit: auf nichts und niemanden angewiesen sein zu müssen ist eines der Hauptargumente für die Nutzung des Rads. Sich um niemanden kümmern müssen, sondern komplett frei entscheiden zu können ist wohl die schönste Art und Weise von Luxus welche uns das Radfahren schenkt.

Auch für Martina K. hat dieser Aspekt eine große Bedeutung:

*M: Als erstes einmal ist es ein Mittel um von a nach b zu kommen, als Alternative zum Zufußgehen, zum Auto und zu den Öffis halt. Aber für mich hat das trotzdem schon auch so ein Freiheitscharakter. Es gibt halt einfach so*

---

<sup>176</sup> Interview 3 Iris G. Abs.2

*Momente da setzt du dich im Sommer auf Rad und du fährst...so schönes Wetter und du genießt. Das hast vielleicht im Winter jetzt nicht, an sowas denk ich da beim Radfahren, das hat vielleicht schon was emotionales, man fühlt sich halt einfach unabhängiger, als wie wenn man jetzt immer auf die U-Bahn warten musst. Du setzt dich halt einfach aufs Radel und fertig. Das ist halt das erste was mir einfällt.<sup>177</sup>*

Martina K. beschreibt das Fahrrad als Alternative zum Zufußgehen, Autofahren und für den öffentlichen Verkehr. Wie zuvor schon erwähnt bevorzugt sie das Fahrrad in den warmen Sommermonaten gegenüber den anderen, ist dem Zufußgehen aber nicht abgeneigt. Alle drei Varianten erscheinen ihr im urbanen Raum wichtig zu sein. Als Besonderheit des Radfahrens beschreibt sie die Momente wenn man sich des Sommers aufs Rad schwingt, die Natur genießt, sich des Wetters erfreut und einfach glücklich ist. Gerade deswegen erscheint es ihr etwas Besonderes zu sein da auch Emotionen mitspielen und der Aspekt des unabhängig Seins zum Tragen kommt. Emotionen spielen bei der Wahl der meisten Verkehrsmittel eine nicht zu unterschätzende Rolle. Aber das Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit wird von den meisten InterviewpartnerInnen spezifisch auf das Radfahren abgewandelt.

Sicherlich hat auch das Autofahren einen ähnlichen Effekt, wenn mit schneller Geschwindigkeit über die leere Autobahn gefahren wird, aber diese Einstellung des Freiheitsgefühls dürfte im urbanen Raum kaum Möglich sein. Hinzu kommt das Warten auf den öffentlichen Verkehr, welches auch von den meisten anderen Interviewten als anstrengend empfunden wird. Dabei zeigt sich am deutlichsten der gravierende Unterschied zur Unabhängigkeit des Radfahrens. Beim Warten und Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln befindet man sich geradezu in einem Abhängigkeitsverhältnis. Um diesem zu entfliehen bietet sich das Radfahren oder individuell zu Fuß unterwegs zu sein, geradewegs an.

Einen anderen Zugang hat hierbei Kilian R., er betont besonders die Sinnhaftigkeit des Fahrradfahrens für sich persönlich und für die Umwelt.

*K: hm... Das es irgendwie cool ist. Dass es eine gute Form von Fortbewegung ist. Also so wie Bio-Essen. Keine Ahnung, das ist so das erste was ich verbinde. Es ist gut und sinnvoll für den Planeten... wie auch immer. Das*

---

<sup>177</sup> Interview 6 Martina K. Abs.24



*zweite was mir einfällt ist auch das ich damit täglich Sport betreib. Das ist auch relativ gut für mich. Wie es sein sollte.<sup>178</sup>*

Zum ersten Mal kommt in einem der Interviews auch die persönliche Einstellung zu Ausdruck „dass es einfach cool ist“ Fahrrad zu fahren. Kilian R. positioniert sich gerne als Radler in der Gesellschaft. Nebenbei betont er dass es eine „gute Form von Fortbewegung ist“ und vergleicht dieses sogleich mit Bio-Essen. Gleich wie es beim Essen, konventionelles und biologisch angebautes gibt, wobei man nur bei *einem auf Umwelt und Ressourcenschonung* bedacht ist, gibt es das gleiche im herkömmlichen Straßenverkehr. Beide Seiten dienen dem Sinn der Befriedigung von Hunger und dem Wunsch nach Mobilität im Raum, doch weisen sie markante Unterschiede auf. Einer der beiden der die Luft verpestet, die Menschen aber nicht schneller an ihren Arbeitsplatz bringt und zum anderen das Fahrrad welches unabhängig davon, biologisch, klimafreundlich und ohne Wartezeiten ankommt. Welche Seite er für sich als wichtig erachtet wird schnell spürbar.

Eine starke Überzeugung im Hinblick auf: „ich fahre Fahrrad um die Umwelt zu schützen“ vertritt Anna P.

*A: Aus Überzeugung deswegen, in dem Sinn das Fahrradfahren, also einfach das ich nicht zur Feinstaubbelastung betrage, was in Graz ganz wichtig ist. Das steht für mich grundsätzlich an erster Stelle da Graz ja eine lebenswerte Stadt ist. Nur das einzige was total schlecht ist, ist einfach die Luft und keiner will einfach irgendwas machen. Man kann ja nicht ewig warten, jetzt ist es wichtig was zu tun, nicht morgen. Und das merkt man auch das viele Leute welche von außerhalb kommen jetzt zum Arzt gehen weil sie so Halsprobleme haben weil sie den Feinstaub in Graz nicht gewohnt sind. Nein, aber rein aus dem Grund auch. Also das ist der wichtigste Grund und dann kommt eigentlich schon der gesundheitliche Aspekt auch. Also im Sinne von Bewegung machen, dass man sich täglich einfach bewegt ist für mich persönlich wichtig. Also aus diesem Sinn fahr ich aus Überzeugung Rad.<sup>179</sup>*

Seit einigen Jahren ist das Thema Feinstaubbelastung nicht mehr aus den Grazer Medien und dem Bewusstsein der Menschen zu bekommen. Begünstigt durch eine geografische Beckenlage und ein mildes Klima mit wenigen Regentagen erklärt das gehäufte Aufkommen von Feinstaub in Graz. Dieser wird nicht nur vom motorisierten Verkehr produziert, auch der Hausbrand (Heizen mit Holz) und

---

<sup>178</sup> Interview 5 Kilian R. Abs. 24

<sup>179</sup> Interview 4 Anna P. Abs. 51

Industrieabgase leisten ihren Beitrag dazu. Besonderen Ärger verursacht bei Anna P. der Umstand, dass von Seiten der Stadt viel zu wenig unternommen wird. Zusätzlich betont sie die Dringlichkeit des Themas, denn am liebsten wäre ihr es würde sofort etwas passieren. Doch leider lassen sich, ohne strenges Einschreiten beim Verkehrsaufkommen in der Innenstadt kaum Verbesserungen erzielen. Doch zu einem rigorosen Einschreiten gegen den Autoverkehr und für mehr sanfte Mobilität, fehlt dem Grazer Gemeinderat laut Anna P. der Mut und es wird wohl noch ein wenig dauern bis sich die Situation mit der heutigen Fortschrittskraft verbessern wird. Laut den Daten der Feinstaubmessstelle in Graz waren mit Stichtag 02.05.2012 schon an 37 Tagen der Tagesmittelwert erhöht, von erlaubten 25 Tagen im Jahr.<sup>180</sup> Dies bezeugt natürlich die eindeutige Dringlichkeit eines Wandels hin zu einer umweltfreundlicheren Verkehrspolitik.

Die Grazer Innenstadt als Umweltzone und somit nur mehr von umweltfreundlicheren Autos befahrbar, wünscht sich die Grazer Stadtregierung. Seit drei Jahren wird an einem Modell gebastelt. Hierbei sollen nur Autos welche durch eine Art Umweltverträglichkeitsprüfung für tauglich erklärt werden in die Innenstadt fahren dürfen. Dass diese Regelung Debatten auslösen wird, war von vornherein klar und somit ziehen sich die Verhandlungen darüber in die Länge. Bürgermeister Nagl will aber bis spätestens September 2012 eine Variante der Zone in Betrieb nehmen. In einem Interview mit der Zeitschrift Woche verdeutlicht er die Notwendige Maßnahme einer Umweltzone, um damit das Feinstaub Problem der Stadt in den Griff zu bekommen. Gegner bezweifeln zwar deren Nutzen, doch zeigen internationale Beispiele, dass sich die Umweltzone positiv auf die Luftwerte auswirken kann. Neben der Notwendigkeit aus Gründen der Gesundheit, entspricht sie aber auch einer europäischen Verpflichtung. Das kontinuierliche Überschreiten der von der EU festgelegten Feinstaubwerte führt mit der Zeit zu Strafzahlungen in Millionenhöhe – demnach hätte sich die Umsetzung wohl schon viel früher lohnen können.<sup>181</sup>

Dass besonders Kinder und alte Menschen unter dem Feinstaub leiden erklärt die gehäuften Lungenkrankheitsanfälligkeiten. Auch Kilian R. kann hiervon ein Lied singen, denn aufgrund der vermehrten Lungenkrankheiten seiner kleinen Nich-

---

<sup>180</sup> Quelle: Abruf: 02.05.2012

<sup>181</sup> Vgl. Woche Nr. 15, 11.04.2012

ten merkt er dies hautnah. Gerade Menschen, welche zu Besuch in Graz sind merken den Unterschied der Luft besonders stark.

Zum Radfahren aus Umweltschutzgründen gesellt sich auch gerne der Aspekt der gesunden Bewegung. Viele der interviewten Personen erfreuen sich daran täglich und betonen, wie Anna P. in ihrer vorherigen Aussage, dass der sportliche Aspekt zum Spaß am Radfahren bedeutend beiträgt. Insbesondere in einem ausgefüllten Berufs und/oder Studentenleben, in dem hauptsächlich in sitzender Position gearbeitet wird, bleibt die sportliche Betätigung oftmals im Hintergrund. Dementsprechend schätzen viele die alltäglichen Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, auch für die körperliche Fitness und für das gesundheitliche Wohlbefinden.

Auch aus eigener Erfahrung kann gesagt werden, dass es auch aus einer gesundheitlichen Perspektive einen positiven Effekt hat nach einem langen Tag vor dem Computer, die Bewegung und den Fahrtwind auf dem Heimweg zu spüren. Denn auch Erkältungskrankheiten kommen bei Radfahrer/innen im Winter seltener vor, wie Martin Link in einem Artikel über die positiven gesundheitlichen Effekte des Radfahrens erklärt. Studien der Sporthochschule Köln belegten dass sich Zivilisationskrankheiten wie Rückenschmerzen, Herz-Kreislaufstörungen, sowie Herzinfarkte durch Radfahren vorbeugen lassen. Als Therapie und Prophylaxe gleichermaßen gilt es für die geistige und körperliche Gesundheit, denn es stärkt das Immunsystem und beugt Depressionen vor.<sup>182</sup> Der positive gesundheitliche Effekt stellt sich naturgemäß erst ab einer Fahrdauer von 20 min ein und sollte laut Link auch an mindestens 5 Tagen in der Woche durchgeführt werden. Demzufolge haben Alltagsradler/innen wohl noch einen Grund mehr jeden Tag begeistert in die Pedale zu treten.<sup>183</sup>

Nachdem sich die Überzeugung zum Radfahren der Interviewten schon in gesundheitlichen und ökologischen Aspekten definiert hat, zeigt Kilian R. einen weiteren, nämlich den ökonomischen auf:

---

<sup>182</sup> Vgl. Link, Lebensweise 2011, S. 22

<sup>183</sup> Vgl. Link, Lebensweise 2011, S. 22

*K:...es ist einerseits inzwischen sicher ideell das ich das mach mit dem Fahrrad. Ich will das irgendwie als ökonomisches und ökologisches Fortbewegungsmittel der Zukunft pushen ... so vorzeigen dass das geht. Also das man immer damit fahren kann, nicht nur bei schönem Wetter und so. Auch das Umweltthema kommt da natürlich dazu...Aber es hat für mich auch damit zu tun dass es billig ist. Also angefangen hat es sicher dass ich in Graz fahre weil ich mir gedacht hab ich werd doch nicht für ein Semester einige hundert Euro für die Bimkarte zahlen weil ich da nicht hauptgemeldet bin und halt auch keine Familienbeihilfe bekomme und so.<sup>184</sup>*

Der ökonomisch niedrige Kostenfaktor ist ein nicht zu unterschätzendes Kriterium für die Wahl der Verkehrsmittel in der Stadt. Die Anschaffungskosten und Instandhaltung lassen sich verglichen mit einem motorisiertem Gefährt relativ gering halten. Das Angebot für ein vergünstigtes Studententicket für die öffentlichen Verkehrsmittel ist in Graz an den Hauptwohnsitz und Familienbeihilfe gekoppelt, dies führt bei Kilian R. dazu das er dieses nie erhielt und um Geld zu sparen auf das Fahrrad umstieg um zur Universität zu gelangen.

Neben dem ökonomischen Vorteil hat das Radfahren für Kilian R. auch einen ideellen Wert. Da seines Erachtens noch zu wenige Menschen auf das Verkehrsmittel Fahrrad in allen Lebenslagen zurückgreifen, sieht er sich in der Pflicht dies anderen Personen zu zeigen und als zukunftsstarkes Fortbewegungsmittel in Gang bringen. Folglich benutzt er dieses laut eigener Aussage auch in jeder Wetterlage. Er sieht sich in gewisser Weise als Vorbild für andere und möchte zeigen dass dies funktioniert. Verglichen mit Anna P.s Aussage über den Feinstaub, stimmt er ihrer Haltung zu, auch er möchte nicht zu den Abgas-Produzieren gehören und Feinstaubfrei unterwegs sein.

---

<sup>184</sup> Interview 5 Kilian R. Abs. 18

## 8

# Fazit

Gesamtziel dieser Arbeit war es Fragen zur Motivation, Nutzung und Einstellungen mittels ausgewählter Interviews mit grazer Studierenden zum Fahrradfahren zu klären. Dadurch sollte eine ganzheitliche kulturanthropologische Betrachtung und kritische Reflexion des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad in Graz ermöglicht werden.

Seit geraumer Zeit prägen Schlagwörter wie *sanfte Mobilität*, *schonender Umgang mit Ressourcen*, *der Trend zur Nachhaltigkeit in allen Lebensbereichen* immer stärker unser Leben. Die zunehmende Auseinandersetzung mit der Umwelt und ihren vom Menschen geschaffenen Auswirkungen werden auch in der Stadt besonders im Bereich der Mobilität stärker spürbar. Als Beispiel sind hier Feinstaub oder Lärmbelastigungen in städtischen Gebieten zu nennen. Längst hat deshalb ein Umdenken in Bezug auf die urbane Mobilität stattgefunden, wobei die Umsetzung noch nicht ausreichend vorhanden ist.

Immer mehr wird auch in Graz ein Gegenkurs zur starken Motorisierung gewünscht und vor allem das Fahrrad immer stärker auch von Seiten der Politik in die Öffentlichkeit gerückt. Das Rad ist eines der häufigsten genutzten Verkehrsmittel in der Stadt und es hat eine lange Tradition. Lange Zeit wurde es jedoch als das Fahrmittel der „armen Leute“ angesehen. Nach dem ersten Fahrradboom in den Zwischenkriegsjahren nahm die Begeisterung und Nutzungshäufigkeit für das Vehikel rapide ab, da sich der Trend mehr zur Automobilisierung bewegte.

Der Gesundheitsaspekt und seine Umweltfreundlichkeit verschaffen ihm heute aufgrund der zu Beginn genannten Entwicklungen allerdings wieder eine zunehmende Beliebtheit. Besonders die Stadt Graz galt lange Zeit als Vorreiterstadt in Bezug auf ihre Fahrradfreundlichkeit. Dies ist durch den frühen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zugunsten der RadfahrerInnen im Zuge einer Modernisierungswelle der 1980er Jahre belegbar. Heute wird mithilfe eines erhöhten Ausbaus der Radinfrastruktur wieder verstärkt daran angeknüpft, um eine Steigerung des Radanteiles zu erzielen.

Das Fahrrad ist nicht nur kosten- und platzsparend, sondern verhilft auch zu Individualität und Unabhängigkeit der persönlichen Mobilität. Besonders die Nutzergruppe der Studierenden nimmt das Fahrrad als Mobilitätsmöglichkeit wahr. Innerhalb dieser Gruppe gilt es aber nicht nur als einfaches Fortbewegungsmittel, es ist vielmehr ein neuer Lebensstil entstanden, in dem eines der ältesten und einfachsten Fortbewegungsmittel im urbanen Raum wieder einen Aufschwung der Anerkennung und Nutzung erlebt.

Eine der Zielsetzung der Arbeit war es mit den qualitativen Interviews zu erfahren, inwieweit Studierende die Tätigkeit des Radelns ihrerseits kritisch hinterfragen und bewusst ausführen. Das besondere Interesse lag hierbei auf der Einstellung und Überzeugung zum Fahrrad.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die sechs interviewten Studierenden mit weitaus mehr bewussten Haltungen und Überzeugungen Radfahren als zu Beginn der Forschung erwartet. Zu Beginn lag der Gedanke nahe, dass sich viele aufgrund des geringen Kostenfaktors und der Unabhängigkeit die es im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bietet, das Fahrrad nutzen. Dem ist aber nur zum Teil so. Der Wunsch mobil zu sein und gleichzeitig zum Schutz der Umwelt und Lebensqualität beizutragen, zeigt sich auch anhand ihrer persönlichen Darstellung und der Lebensstile und es hat einen größeren Einfluss als vermutet.

Als Interessant erwies sich die Frage nach dem Verhältnis zum eigenen Fahrrad. Ist das Fahrrad ein Mittel zum Zweck oder hat es einen emotionalen Wert? Mehr als die Hälfte der Interviewten geben dem Fahrrad eine tiefere Bedeutung und sehen es als Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit. Gleichzeitig sehen sie aber ihre persönliche Abhängigkeit von diesem. Wäre beispielsweise das Fahrrad kaputt oder es wird gestohlen, verlieren sie ihre Grundlage der Mobilität. Es erweckt den Anschein Frauen hegten eine deutlich emotionalere Bindung zu ihrem Rad. Die befragten Männer schrieben dem Rad eher die Typisierung eines reinen Gebrauchsgegenstandes zu.

Nach der Wahrnehmung der RadlerInnen im öffentlichen Raum befragt, zeigte sich ein zwiespältiges Bild. Viele Klischeebilder der „typischen RadlerInnen“ haben sich selbst bei den interviewten AlltagsradlerInnen festgesetzt. So kategorisieren sie *schnelles Fahren als fahrlässig* und *langsames Fahren als vorsichtig* ein und attestieren vielen Radlern somit einen schlechten Ruf. Als die „typischen RadlerInnen“ sehen sie Ökos, Studierende und keine Manager etc., diese wären nur in

---

der Freizeit damit unterwegs, denn ein radelnder Vorgesetzter passe nicht in ihr Klischeebild.

Ihr eigenes Fahrverhalten wird nicht aus einer Vorbildhaltung heraus beschrieben. Viele achten nicht über das Mindestmaß hinaus auf ihre Sicherheit und geben schon mal an ohne Licht in der Nacht unterwegs zu sein. Eine starke Abwehrhaltung ist hinsichtlich des Gebrauchs eines Helmes zu erkennen. Dies ist für Kinder eine akzeptierte Sicherheitsvorkehrung, doch für den Eigengebrauch beim Erwachsenen im städtischen Bereich wird dies als ästhetische Zumutung bezeichnet. Ganz anders sieht es wiederum beim Sport aus. Gehört der Helm zur Grundausrüstung, beispielsweise beim Mountainbiken, so wird dies nicht hinterfragt und gerne in Gebrauch genommen. Dies verdeutlicht zudem, wie sehr wir in Klischees denken, denn es geht um die Zugehörigkeit zu einem Sport. Unter dem Motto: „Seht her, ich bin ein Mountainbiker“.

Die Interviewten sehen das Fahrrad allgemein als Prestigeobjekt, dies gilt jedoch nicht für das eigene Fahrrad. Rennräder, im speziellen das Bremsen- und ganglose Fixiebike, werden gerne als Beispiel herangezogen. Die Szene um die Fixiebike-NutzerInnen wird auch von den Interviewten wahrgenommen und für positiv erachtet, jedoch zählt sich niemand dazu.

Allgemein konnte festgestellt werden, dass alle Interviewten ähnliche Erfahrungen beim Erlernen des Radfahrens im frühen Kindheitsalter machten. Allen wurde es von Familienangehörigen beigebracht und diente in Kinderjahren dem Spaß- und Spielfaktor. Zufällig ergab es sich, dass alle InterviewteilerInnen ihre Kindheit am Land verbrachten. Es konnten deshalb keine Rückschlüsse auf die Erfahrungen in der Kindheit zum Radfahren im urbanen Gebiet gemacht werden. Das Fahrrad war in allen Familien ein reines Kinderfahrzeug. Durch die oftmals fehlende Infrastruktur und die weiten Wege waren Erwachsene auf das Auto angewiesen. Am Land ist das Rad ein Freizeitspielzeug der Kinder, in der Stadt ein Alltagsfahrzeug der Erwachsenen.

Graz mit der Betitelung als „Fahrradstadt“ zu versehen, ist den meisten InterviewteilerInnen zu wenig. Trotzdem sei die Benennung nicht falsch, da viele Radfahrer im Alltag auf den Straßen zu sehen seien und dies das Stadtbild präge. Doch oftmals schleicht sich das Gefühl bei den Interviewten ein, die Stadt Graz möchte mit dem Thema „sanfte Mobilität“ nur ihr Image aufpolieren, es aber nicht ernsthaft betreiben. Die studierenden InterviewteilerInnen werfen der Stadt demzufolge vor, zu zögerlich bei der Eindämmung des motorisier-

ten Verkehrs in der Grazer Innenstadt vorzugehen. Doch gerade diese Vorgehensweise wäre vonnöten um dem Feinstaub und Verkehrslärm Einhalt zu gebieten. Imageprojekte der Stadt Graz für die Förderung des Alltagsradelns wurden von den Interviewten nur nebenher wahrgenommen. Zwar war die Werbung für Veranstaltungen wie beispielsweise das „cityradeln“ in der Stadt präsent, jedoch änderte sich dadurch nichts in ihrer Überzeugung und Häufigkeit des persönlichen Fahrradkonsums. Für Alltagsradlerneulinge sehen sie aber dennoch Potential, denn diesen würde ein neuer Blickwinkel auf das Alltagsverkehrsmittel Fahrrad geboten.

Von der generellen Fahrradinfrastruktur zeigen sich fast alle InterviewteilnehmerInnen zufriedengestellt. Zwar gibt es einige Diskrepanzen inwieweit das Grazer Radwegenetz noch Steigerungspotential hat, doch in Summe lassen sich die negativen Schilderungen auf die schlechte Beschilderung und die unzureichenden Abstellflächen minimieren.

In vielen europäischen Städten sind Pläne für umweltfreundliche Mobilitätskonzepte nicht mehr wegzudenken. Die neue Orientierung im Hinblick auf Nachhaltigkeit schafft den Boden auf dem das Mobilitätsverhalten der Zukunft stehen wird.<sup>185</sup> In Graz ist dieser zukunftsweisende Trend auch spürbar.

Der Wunsch mobil zu sein, aber gleichzeitig etwas für die Umwelt und das Wohlbefinden der StadtbewohnerInnen zu tun, zeigt sich auch in der Zukunftsvorstellung, bzw. in den Potentialen der sanften Mobilität welche die InterviewteilnehmerInnen ihnen zusprechen. Die Mobilität der Zukunft wird demnach verstärkt durch die Vernetzung des ÖPNV (Öffentlicher Personen Nahverkehr) mit Privaten/Leihfahrrädern und dem Carsharing gestaltet. Für ein zukunftsstarkes Auftreten des Fahrrads in der Stadt ist das Konzept eines Fahrradverleihsystems schon in vielen Städten weltweit erfolgreich (z.B. Kopenhagen, Paris, Zürich). Diesem wird ein großes Potential zugesprochen langfristig unterschiedliche Zielgruppen fürs Radeln zu gewinnen und zugleich dessen Image in der Stadt zu verbessern. Ziel ist es den Verleih als natürlichen Bestandteil des ÖPNV anzusehen.<sup>186</sup> „Fahrradfahren um die Umwelt zu schonen“ – dieses Motto gilt es für einen Teil der Studierenden umzusetzen. Denn die Feinstaubproblematik in Graz lässt eine Interviewteilnehmerin umdenken, sie möchte nicht zu dessen Verursachern gehören, obgleich sie diesen auf schwer befahrenen Straßen als Radlerin

---

<sup>185</sup> Vgl. Wentzel 2008, S.78

<sup>186</sup> Vgl. Borcharding 2010



besonders zu spüren bekommt. Folglich kann die Umwelt erst richtig geschützt werden und die Lebensqualität verbessert werden, wenn mehr Menschen auf die sanfte Mobilität umsteigen.

Neben dem praktischen Faktor des Radelns als Mittel zur Bewältigung von Wegen mittels der eigenen Körperkraft, wird auch die sportlich und gesundheitlich positive Wirkung honoriert. Viele sehen das tägliche Radeln als Ausgleich zum langen Sitzen vor dem Computer und spüren dessen positive Wirkung auf das Gemüt. Hierzu liegen wissenschaftliche Belege vor, wonach RadlerInnen im Winter seltener krank sind und weniger zu Depressionen neigen.<sup>187</sup>

Als interessant erwies sich auch die Frage nach dem Stellenwert des motorisierten Verkehrs im urbanen Gebiet. Trotz dessen, dass jeder der Studierenden einen PKW-Führerschein besitzt, stieß es auf große Ablehnung. Als Gewinner ist hier eindeutig die Kombination sanfter Mobilität von Fahrrad, Öffentlichem Verkehr und dem Zufußgehen zu nennen. Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist in der Stadt seiner motorisierten Konkurrenz in vielen Punkten überlegen. Es ist im höchsten Maße individuell und unabhängig einsetzbar. Keine Faktoren wie Wartezeiten im Stau und wenige an Ampeln, sowie die Suche nach einem geeigneten Parkplatz spielen eine Rolle. In Punkto Schnelligkeit kann gesagt werden, dass das Fahrrad im urbanen Raum auf Strecken innerhalb von 5 Kilometer das erfolgreichste ist.<sup>188</sup> Demzufolge sind die interviewten Studierenden deutlich im Trend der Zeit.

---

<sup>187</sup> Vgl. Link, Lebensweise 2011, S.22

<sup>188</sup> Vgl. Seemayer 2003, S.12

## 9

## Literaturverzeichnis

- BORCHERDING, Anke / HARTWIG, Kristina / KARL, Astrid (2010): Fahrradfahren für Fortgeschrittene. Evaluation der Barrieren und Hindernisse der Beteiligung von Städten und Kommunen am Wettbewerb Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) WZB Discussion Paper SP III 2010-601. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- BREDNICH, Rolf Wilhelm (2001): Quellen und Methoden. In: Brednich, Rolf Wilhelm (Hrsg.): Grundriss der Volkskunde. Einführung in die Forschungsfelder der europäischen Ethnologie. Berlin: Dietrich Reimer Verlag
- BÖTTINGER, Helmuth (2007): Die Mobilität des Menschen. Über Wege, Bahn und Grenzen hinaus. Petersberg: Peter Imhof Verlag
- DEISS, Richard (2008): Laufrad und Carbonwheel. Von Drais bis Zavrakis – 100 Fahrradpioniere und Entwicklungen des Radverkehrs. Norderstedt: Books on demand GmbH
- DICK, Michael (2009): Einleitung. Mobilität zwischen individueller Lebensführung und strukturellen Rahmenbedingungen. In: Mobilität als Tätigkeit. individuelle Expansion - alltägliche Logistik – kulturelle Kapazität. Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek. Lengerich: Papst Science Publishers
- DODGE, Pryor (1997): Faszination Fahrrad. Geschichte, Technik, Entwicklung. Kiel: Moby Dick Verlag
- DUDEN(2001): Das Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache, Band 7. Mannheim/Leipzig/Wien/Zürich: Dudenverlag
- EBERT, Anne-Katrin (2010): Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH

- FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität (2010): Fahrradklimatest 2010. Stadt Graz Verkehrsplanung
- FROSCHAUER, Ulrike/LUEGER, Manfred (2003): Das qualitative Interview. Zur Praxis interpretativer Analyse sozialer Systeme. Wien: UTB, Facultas Verlags- und Buchhandels AG, WUV-Universitätsverlag
- GÖTSCH-ELTEN, Silke (2011): Mobilitäten - Alltagspraktiken, Deutungshorizonte und Forschungsperspektiven. In: Johler, Reinhard/Matter, Max/Zinn-Thomas, Sabine (Hrsg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Münster, New York, Berlin: Waxmann
- HAFNER, Claudia (1992): Der Stellenwert des Fahrrades in der Gesellschaft im Wandel der Zeit. Graz: Karl Franzens Universität Graz
- HARRER, Hilde (1999): Grazer Radfahrvereine um die Jahrhundertwende. In: Wieser, Ilse (Hrsg.): Graz: Fahrrad-Geschichts-Werkstatt Graz . Grazer Fahrradoffensive ARGUS/GO!
- HAUFF, Volker (Hrsg.) (1988): Stadt und Lebensstil. Thema: Stadtkultur. Psychologie heute: Taschenbuch. Weinheim / Basel: Beltz.
- HOCHMUTH, Andreas (1991): Kommt Zeit, kommt Rad. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens. Wien: Österreichischer Bundesverlag
- KASCHUBA, Wolfgang (2006): Einführung in die Europäische Ethologie. München: Verlag C.H. Beck.
- KATSCHNIG-FASCH, Elisabeth (1998): Möblierter Sinn. Städtische Wohn- und Lebensstile. (Kulturstudien. Bibliothek der Kulturgeschichte, Sonderband. 24).Wien/Köln/Weimar: Böhlau Verlag
- KLEINE ZEITUNG G7: Hecke, Bernd: Revolution Rad. 13.05.2012
- KLIMA- UND ENERGIEFONDS (2011): Leitfaden Sanfte Mobilität – Optimierung intermodaler Schnittstellen im Radverkehr 2011. Wien: Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung
- KNAAK, Ulrich (1997): Von der Draisine zum Fahrrad. In: Kemper, Peter (Hrsg.) Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Insel Verlag

- KOCH, Maria (2011): Frauen erleben Stadt. Die Konstruktion der Geschlechterverhältnisse im öffentlichen Raum. Graz: Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie der Karl Franzens Universität Graz
- KRAUSSE, Joachim (1993): Das Fahrrad – von der kindischen Kombinatorik zur Montage. In: Ruppert, Wolfgang (Hrsg.): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag GmbH
- KROISSENBRUNNER, Michael (2011): Mobilitätskonzept 2020 Graz. Jahrestagung der ÖGR Mobilität und Raum. In: Stadt Graz Verkehrsplanung
- LANDLUST: Fahrradgeschichten, mit dem Fahrrad unterwegs. Nr.: 05-06/2009. Münster: Landwirtschaftsverlag GmbH
- LENZ, Ramona (2010): Mobilitäten in Europa. Migration und Tourismus auf Kreta und Zypern im Kontext des europäischen Grenzregimes. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- LINS, Josef (2007): Radfahren in Linz. Motive, Erfahrungen, Erwartungen von AlltagsradfahrerInnen. Linz: Forschungsbericht Stadt und Regionalsoziologie. Johannes Kepler Universität
- LINK, Martin (2011): Radfahren macht schlau. In: Lebensweise. Magazin für gesunden Lebensstil und ganzheitliche Medizin. Wien: 2. Jahrgang. Mai 2011
- LISCHKA, Martin (2011): Helmpflicht für Kinder? Ein Polit-Gag auf Kosten der Eltern!. In: ARGUS DRAHTESEL Journal für RadfahrerInnen Nr. 1-2/2011. 28.Jg. Wien
- LINDNER, Rolf (2008): Textur, imaginaire, Habitus – Schlüsselbegriffe der Kulturanalytischen Stadtforschung. In: Berking, Helmuth/Löw, Martina (Hrsg.): Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege in der Stadtforschung. Frankfurt am Main /New York: Campus Verlag
- MAGISTRAT Graz/Stadtbaudirektion (1993): Das Grazer Tempo 30/50-Modell. Erste Ergebnisse, weitere Maßnahmen. In: Sanfte Mobilität Nr.3. Graz: Media
- MAGISTRAT Graz/Stadtbaudirektion (1994): Hauptgewinner ist die Sicherheit. Wissenschaftler bestätigen den Erfolg des Grazer Tempo 30/50-Modells In: Sanfte Mobilität Nr.6. Graz: Media

- MATIASEK, Florian (2010): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten, Stimmungen. In: BMVIT-Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). Wien: Ueberreuter Print GmbH
- RAUH, Wolfgang (2006): Radfahren, Potentiale und Trends. In: VCÖ – Verkehrsclub Österreich. Mobilität und Zukunft. Wien: Ausgabe 03/2006
- SCHLEHE, Judith (2008): Formen qualitativer ethnographischer Interviews. In: Beer, Bettina (Hrsg.): Methoden ethnologischer Forschung. (= Ethnologische Paperbags, 2. übererarbeitete Auflage). Berlin: Reimer Verlag
- SCHMIDT-LAUBER, Brigitta (2007): Das qualitative Interview oder : Die Kunst des Reden Lassens, In: Götsch, Silke/Lehmann, Albrecht (Hrsg.): Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der europäischen Ethnologie. Berlin: Dietrich Reimer Verlag
- SCHÖTTA, Lisa (2009): Die Vernetzung der Grazer Universitäten mit Radwegen und deren Anbindung an das Radwegenetz der Stadt Graz. Graz: Institut für Geografie und Raumforschung der Karl Franzens Universität Graz
- SCHWEIGERT, Horst (1979): Dehio-Handbuch Graz. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien: Verlag Ferdinand Berger Ges.m.b.H
- SEEMAYER, Lydia (2003): Alltagsverkehrsmittel Fahrrad. Beweggründe und Motivationen für die regelmäßige Fahrradnutzung am Beispiel von Graz. Arbeitspapier 39/2003 Argus, die Radlerlobby. Graz: Wissenschaftsladen Graz
- SEEMAYER, Lydia (2003): Das Fahrrad im Gefüge der städtischen Mobilität. Graz: Institut für Soziologie der Karl Franzens Universität
- WEHAP, Wolfgang (1997): Gehkultur. Mobilität und Fortschritt seit der Industrialisierung aus fußläufiger Sicht, In: Grazer Beiträge zur europäischen Ethnologie, Band 7. Frankfurt am Main: Peter Lang europäischer Verlag der Wissenschaften
- WEHAP, Wolfgang (2005): frisch, radln, steirisch. Eine Zeitreise durch die regionale Kulturgeschichte des Radfahrens. Graz: Steirische Verlagsgesellschaft
- WENZEL, Eike/ KIRIG, Anja/ RAUCH, Christian (2009): Greenomics. Wie der grüne Lifestyle Märkte und Konsumenten verändert. München: Redline, Wirtschaft, Finanz Buch Verlag GmbH
- WICH, Franz/SCHULLER, Andreas (2010): Das große Buch vom Fahrrad. Eine Rückschau. Halle: Projekte – Verlag Cornelius GmbH

WILKE, Martin (2007): Das Fahrrad in der Stadt. In: Ambach, Markus/Beckmann, Jörg (Hg): Mobilität und Sicherheit. Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main. Offenbach: Otto Lembeck Verlag

WOCHE: „Aufatmen: grünes Licht für Umweltzone“. Graz: Nr. 15 11.04.2012

## 10

## Internetquellenverzeichnis

- „ARGUS – Radlobby“: Renaissance mit Umwelt- und Fitnessbewegung:  
<http://graz.radln.net/cms/beitrag/10827859/25359581/> Abruf: 16.03.2012
- „ARGUS – Radlobby“: Erich Edegger Steg nun offiziell benannt:  
<http://graz.radln.net/cms/beitrag/10827980/25359455/> Abruf: 16.03.2012
- „Radland Steiermark“: Stadtradln, unschlagbares Verkehrsmittel Fahrrad. Sanfte Mobilität: <http://www.radland.steiermark.at/cms/beitrag/10899547/24322881> Abruf: 16.03.2012
- „Feinstaubwerte“: <http://feinstaub.st/Graz> Abruf: 02.05.2012
- „Fahrradgeschichte“:  
[www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03](http://www.fahrradmonteur.de/fahrradgeschichte.php#03) Abruf: 20.05.2012
- „Fahrradgeschichte“:  
[www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte](http://www.tombikecorner.de/fahrrad-tipps/fahrradgeschichte) Abruf: 21.05.2012
- „Fahrradgeschichte“:  
[www.bike-fitline.com/fahrrad-geschichte.htm](http://www.bike-fitline.com/fahrrad-geschichte.htm) Abruf: 22.05.2012
- „Das Damenrad - ein Instrument der Emanzipation?“:  
[www.radmuseum.at/unterseiten/damenrad.htm](http://www.radmuseum.at/unterseiten/damenrad.htm) Abruf: 30.07.2012
- „GRAZ Bevölkerungsstatistik“: „Anwesende Bevölkerung nach Wohnsitz und Geschlecht pro Bezirk“: [www1.graz.at/statistik/Bevolkerung/aktuelles\\_quartal.pdf](http://www1.graz.at/statistik/Bevolkerung/aktuelles_quartal.pdf)  
Abruf: 25.07.2012
- „Abteilung für Verkehrsplanung Graz“: Radverkehr allgemein:  
[www.graz.at/cms/ziel/4589098/DE](http://www.graz.at/cms/ziel/4589098/DE) Abruf: 29.07.2012
- „Michelin“:  
[http://news.michelin.de/de/news/news\\_detail\\_popup.jsp?id=28011&codeRubrique=1080](http://news.michelin.de/de/news/news_detail_popup.jsp?id=28011&codeRubrique=1080) Abruf: 30.07.2012
- „Lenz, Ramona: Vorlesungsbeschreibung Mobilitäten Universität Frankfurt“:  
[http://www.uni-frankfurt.de/fb/fb09/kulturanthro/documents/B\\_A\\_\\_Welz\\_Vorlesung\\_Mobilit\\_\\_ten.pdf](http://www.uni-frankfurt.de/fb/fb09/kulturanthro/documents/B_A__Welz_Vorlesung_Mobilit__ten.pdf)  
Abruf: 30.11.2012
- „BICY – Fahrradstrategie Graz“:  
[http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie\\_Graz\\_DE\\_web\\_version.pdf](http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie_Graz_DE_web_version.pdf) Abruf: 30.09.201

## 11

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Die Draisine. Quelle:  
<http://www.grundschulmarkt.com/Fahrrad/Draisine1817.jpg> Abruf: 23.07.2012
- Abbildung 2: Das Velociped. Quelle:  
<http://upload.wiki-media.org/wikipedia/commons/9/91/Velociped.jpeg> Abruf: 25.07.2012
- Abbildung 3: Das Hochrad Ariel. Quelle:  
<http://www.der-fahrradladen.com/media/images/hochrad.jpg> Abruf: 25.07.2012
- Abbildung 4: Das Rover Niederrad. Quelle:  
[http://www.rover-freunde.de/bikes/rover\\_niederrad.jpg](http://www.rover-freunde.de/bikes/rover_niederrad.jpg) Abruf: 25.07.2012
- Abbildung 5: Fahrraddemo am Hauptplatz in Graz. Quelle:  
<http://graz.radln.net/cms/bilder/popup/10827859/395953/fa65a7e5/Transparent%20Hptpl%20Brunnen.JPG>
- Abbildung 6: Entwicklung des Modal Split in Graz 1982-2008. Quelle:  
[http://www.radland.steiermark.at/cms/dokumente/10899547\\_24322881/7e9dfc9f/Uebersichtsplan\\_HR\\_080908%5B1%5D.jpg](http://www.radland.steiermark.at/cms/dokumente/10899547_24322881/7e9dfc9f/Uebersichtsplan_HR_080908%5B1%5D.jpg) Abruf: 30.06.2012
- Abbildung 7: Potentiale des Modal Split Graz. Quelle:  
[http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie\\_Graz\\_DE\\_web\\_version.pdf](http://www.bicy.it/docs/48/Fahrradstrategie_Graz_DE_web_version.pdf) Abruf: 30.09.2012
- Abbildung 8: Dauerzählstelle Radverkehr Graz. Quelle:  
[www.graz.at/cms/beitrag/10116349/2337170](http://www.graz.at/cms/beitrag/10116349/2337170) Abruf: 30.09.2012
- Abbildung 9: 13 Hauptradrouten in Graz. Quelle:  
<http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11035461/26616618/>
- Abbildung 10: Bewertungen und Ergebnisse des Fahrradklimatests 2010. Quelle:  
Vgl. FGM-Forschungsgesellschaft Mobilität: Fahrradklimatest 2010
- Abbildung 11: Plakat für Grazer City Radeln 2012. Quelle:  
<http://www.graz.at/cms/beitrag/10189385/4576640/> Abruf: 30.05.2012
- Abbildung 12: CityRadeln Route 25.04.2012. Quelle:  
[http://www.cityradeln.at/pdf/GrazerCityRadeln\\_2012\\_Tour1.pdf](http://www.cityradeln.at/pdf/GrazerCityRadeln_2012_Tour1.pdf) Abruf: 30.05.2012
- Abbildung 13: Vorbereitungen am Maria-Hilferplatz. Quelle: Fotoaufnahme von Franziska Neyer, am 25.04.2012
- Abbildung 14: Während des CityRadelns in der Weiherburggasse in Richtung Geidorf. Quelle: Fotoaufnahme von Franziska Neyer, am 25.04.2012
- Abbildung 15: Die gesamte Triesterstraße wird von den RadlerInnen eingenommen. Quelle: Fotoaufnahme von Franziska Neyer, am 25.04.2012



# 12

## Interviews

- Interview I mit Lukas B. am 26.11.2011 in Graz
- Interview II mit Raffael W. am 27.11.2011 in Graz
- Interview III mit Anna P. am 30.11.2011 in Graz
- Interview IV mit Iris G. am 10.12.2011 in Graz
- Interview V mit Kilian R. am 13.12.2012 in Graz
- Interview VI mit Martina K. am 04.01.2012 in Graz

