

Zusammenfassung

In Medien und Politik ist immer häufiger von einem Kulturkampf die Rede, in dem es um grundsätzliche Aushandlungen wie etwa die Frage „Wem gehört die Straße?“ geht. Auch wenn der Ruf nach mehr Nachhaltigkeit in der Mobilität lebensweltlich wie politisch immer lauter wird, ist der Kulturbegriff innerhalb der Verkehrsplanung und -politik bislang stark vernachlässigt worden. Das Thema ist jedoch von großer Wichtigkeit, denn Kultur ist das verbindende Element verschiedener Gesellschaftsbereiche und kann sowohl als Treiber wie auch als Hemmnis einer Verkehrswende fungieren. Dabei ist es eine zentrale vereinbarte Zielsetzung, den Verkehr nachhaltig zu gestalten und von seinen umwelt- und sozialschädlichen Auswirkungen zu befreien, während gleichzeitig die Mobilität von Menschen im Sinne ihrer gesellschaftlichen Teilhabe gestärkt werden soll.

In städtischen Kontexten gilt insbesondere der Radverkehr als Hoffnungsträger einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Dieser macht vielerorts durch rasante Wachstumswahlen, lebensstilistische Moden und radverkehrspolitische Forderungen auf sich aufmerksam. Insbesondere städtische Initiativen, Szenen und Subkulturen sind zentrale Akteurinnen, die die gesellschaftliche Normalisierung des Radfahrens vorantreiben und durch neue Alltagspraktiken und Bedeutungszuschreibungen bereichern: Das Fahrrad wird zum Distinktionsmittel und das Radfahren zum Lebensstil großstädtischer Bevölkerungsschichten. Dies geht mit veränderten Vorstellungen eines guten städtischen Zusammenlebens einher, was wiederum von Politik, Planung und Wirtschaftsunternehmen als wirtschaftliche Produktivkraft eingesetzt wird. Trotzdem bleibt das Radfahren in Relation zur hegemonialen Automobilkultur eine subordinierte, kritische Praxis, die um städtischen Raum sowie politischen und planerischen Stellenwert ringt. Am städtischen Radfahren lässt sich zeigen: Kultur könnte vom blinden Fleck zu einer zentralen Dimension der Verkehrspolitik und -planung werden – eine kulturelle Perspektive auf Mobilität und Verkehr ist deshalb unerlässlich.

Ziel dieser Arbeit ist eine theoretische wie methodische Fundierung von Mobilitätskulturen und deren Einbettung in die Integrierte Verkehrsplanung – eine Synthese aus Kulturtheorie, Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Als empirisches Untersuchungsfeld fungieren urbane Fahrradkulturen in Berlin, die in einem multimethodischen Vorgehen in Anlehnung an die empirische Kulturanalyse der Cultural Studies untersucht werden: Teilnehmende Beobachtung, systematische Reflexionen und Introspektionen, der Einbezug diverser Medienerzeugnisse sowie qualitative Interviews mit Akteur*innen des Feldes sind zentrale Erhebungsmethoden dieser Arbeit. Abschließend werden Ableitungen und Handlungsempfehlungen für die Radverkehrsförderung, die (Rad)Verkehrsplanung sowie den Wandel von Mobilitätskulturen auf dem Weg hin zur Verkehrswende diskutiert.

Abstract

The media and politicians are increasingly talking about a culture war involving fundamental negotiations such as the question “Who owns the street?”. Even if the call for more sustainability in mobility is becoming louder and louder, both politically and in terms of everyday life, the concept of culture has so far been gravely neglected within transport planning and politics. However, the topic is of central importance, because culture is the connecting element of different areas of society and can act both as a driver and as an obstacle to a traffic turnaround. One of the central objectives that have been agreed on is to make transport sustainable and to decouple it from its harmful effects on the environment and society, while maintaining people’s mobility as a means of their social participation at the same time.

In an urban setting, cycling is particularly regarded as a beacon of hope for sustainable transport development. In many places, cycling has been drawing attention to itself through rapid growth figures, lifestyle trends and cycling policy demands. Urban initiatives, scenes and subcultures are central actors that promote the social normalization of cycling and enrich it with new everyday practices and attributions of meaning: cycling and the bicycle are becoming the means of distinction and lifestyle for many urbanites. This goes hand in hand with changed ideas about good urban coexistence, which in turn is used by politics, planning and commercial enterprises as an economic productive force. Nevertheless, in relation to the hegemonic automotive culture, cycling remains a subordinate, critical practice that struggles for urban space as well as political and planning status. Urban cycling shows that culture could develop from a blind spot into a pivotal point in transport policy and planning – a cultural perspective on mobility and transport is therefore essential.

The aim of this dissertation is a theoretical and methodological foundation of mobility cultures and embedding them within integrated transport planning – a synthesis of cultural theory, mobility and transport research. Urban bicycle cultures in Berlin function as an empirical field of investigation, which are examined in a multi-method approach based on empirical cultural analysis borrowed from Cultural Studies: participatory observation, systematic reflections and introspections, the inclusion of various media publications and qualitative interviews with actors in the field are central survey methods. Finally, derivations and recommendations for action for the promotion of cycling, (cycling) traffic planning and the change in mobility cultures on the way to the traffic turnaround are discussed.