

Maximilian Hoor

Urbanes Radfahren und Mobilitätskulturen im Wandel. Eine Synthese aus empirischer Kulturanalyse, Mobilitäts- und Verkehrsforschung am Beispiel städtischer Fahrradszenen in Berlin. Berlin: Kadmos 2024, 453 S. (Kaleidogramme, 206; zgl. Berlin, Univ., Diss., 2023). ISBN 978-3-86599-572-8.

Mit dem Buch „Urbanes Radfahren und Mobilitätskulturen im Wandel“ legt Maximilian Hoor seine Dissertationsschrift vor, die sich den Fragen der städtischen Verkehrsplanung in Berlin annimmt und dabei Ansätze der Verkehrsforschung mit einer empirischen Kulturanalyse der Berliner Fahrradszene verwebt. Zentral führt Hoor

dabei den Begriff der Mobilitätskulturen an, der als breit gefasstes Konzept sowohl planerische, politische und wissenschaftliche Perspektiven auf den urbanen Verkehr umfasst als auch soziale, (sub-)kulturelle und historische Positionen miteinbezieht (S. 80). Ziel des Buches ist es also, die ziel- und menschenorientierte ‚Integrierte Verkehrsplanung‘ um eine kulturelle Dimension des urbanen Radfahrens zu erweitern.

Maximilian Hoor nimmt sich damit ein ambitioniertes Projekt vor, nämlich die weitgehend quantitativ arbeitende Verkehrsforschung mit der qualitativen empirischen Kulturanalyse zu verschränken. Der umfangreiche Forschungsstand der Arbeit zeigt bereits eindrucklich, dass die beiden disziplinären Felder sehr zielführend zusammengebracht werden können. Ausgehend von der Mobilitätskulturenforschung bewegen sich die angeführten Forschungen über eine akteurszentrierte, integrierte Verkehrsplanung und kulturtheoretische Begriffsbestimmungen bis hin zu Themenfeldern der *Cultural Studies* und Kulturanthropologie wie etwa Populäre Kulturen, Erzählungen und Mythen, soziale Distinktion, Lebensstile sowie Jugend- und Subkulturen. Dabei vergisst Hoor nicht, die enge Verwobenheit zwischen Kultur, Wirtschaft, Raum, Identität und Politik zu betonen und damit kulturelle Hegemonien in Bezug auf die Rolle des Fahrradfahrens in automobil geprägten Innenstädten zu veranschaulichen.

Diese im Vorfeld ausgeführten theoretischen Überlegungen erlauben im Weiteren eine umfassende empirische Analyse urbaner Fahrradkulturen in Berlin. So beginnt Hoor damit, das Fahrrad als Verkehrsmittel sowie Planungs- und Politikgegenstand zu beleuchten. Das erste empirische Kapitel befasst sich demnach mit der Geschichte europäischer Fahrradkulturen und der Genese des Fahrrads vom bürgerlichen ‚Spaßobjekt‘ hin zum Alltagsverkehrsmittel und Distinktionsmerkmal urbaner Gesellschaften (S. 164). In Anlehnung an die *Cycling Studies* leitet Hoor unterschiedliche kulturelle Formen der Fahrradnutzung ab, die von der alltäglichen Nutzung bis zum Radsport reichen und damit einhergehend unterschiedliche Bedarfe im städtischen Raum erzeugen. Anschaulich werden diese Bedarfe besonders durch die dichten Beschreibungen radverkehrspolitischer Initiativen in Berlin. In lebendig erzählten Beobachtungsprotokollen werden Organisationsstrukturen und Beteiligungsformate der Initiativen veranschaulicht, die Hoor anschließend in die kommunalen Diskurse einordnet. So erlaubt es die feldforscherische Perspektive, Emotionalität und Betroffenheit der organisierten Akteur*innen (wie auch des Forschers) abzubilden und die versachlichte Verkehrsplanung und -politik zu ergänzen. Die Feldnotizen wie auch das persönliche Engagement des Autors in einzelnen Initiativen lassen Einblicke in konfliktreiche Situationen zu und verdeutlichen die konstante Aushandlung individueller Positionen, institutioneller Machtgefälle und das Spannungsfeld zwischen Aktivismus und professionalisierter Interessenvertretung.

Wie divers und facettenreich Fahrradkulturen sind, zeigt Hoor anhand des Fahrrads als Lifestyle- und Sportobjekt. Der Forscher nutzt im zweiten empirischen Kapitel vornehmlich Interviewausschnitte mit Vertreter*innen der Szenen. Hierin zeigen sich die enge Verbundenheit der Akteur*innen zum Fahrrad als Sport- und Verkehrsmittel, aber auch die Spannungen zwischen den Szenen, die Kritik an der Kommerzialisierung der Subkultur und die Rolle des Fahrrads als sozioökonomisches Statussymbol. Besonders deutlich wird die Funktion des Fahrrads zur sozialen Distinktion in den Beschreibungen sich versammelnder Praktiken: Von Kleidung, Fahrradmarken, Ausstattungen, Aufsuchen von Szenelokalen bis hin zu Wohnungseinrichtungen und Fahrstil zeigt Hoor mit seinem empirischen Material, wie sehr Habitus und Wissen die Zugehörigkeit zu oder Ausgrenzung aus der Szene bedingen (S. 267–283).

Anhand der dichten und tiefgreifenden Analyse sowohl der Berliner Fahrradszenen als auch der politischen Akteur*innen in der Radverkehrsplanung veranschaulicht das Buch sehr gelungen die Komplexität urbaner Transformationsprozesse in den Mobilitätskulturen. In den Diskussionen und Ableitungen der Analyseergebnisse legt Maximilian Hoor dar, wie eine Synthese der vermeintlich getrennten Welten zwischen Verkehrspolitik und empirischer Kulturanalyse stattfinden kann. Das politische Engagement des Forschers tritt am Ende der Arbeit noch einmal deutlich zutage, wo er zu neuen Mobilitätskulturen aufruft und „eine grundlegende Veränderung der Planungskultur“ (S. 390) fordert. Hoor löst hier sein Versprechen ein, Ableitungen für die angewandte Radverkehrsplanung festzuhalten, die letztlich auch als Empfehlungen zu verstehen sind. Ein umfangreiches Glossar hilft Laien und Szeneneulingen, die Sprache der Fahrradkulturen zu verstehen, und baut eine Brücke zwischen den Welten der Verkehrspolitik und den Räumen der Subkulturen.

Kritisch lässt sich zu Maximilian Hoors Publikation anfügen, dass das erhobene empirische Material in der Textfülle stellenweise untergeht. Bei Interviewauszügen wäre es schön, noch etwas mehr über die Sprecher*innen zu erfahren sowie deren Hintergründe und Rollen innerhalb der Fahrradkulturszenen. Zwar werden die Interviewpartner*innen zu Beginn kurz aufgelistet, jedoch nicht pseudonymisiert (obwohl sich die Interviewpartner*innen für eine Pseudonymisierung aussprachen, S. 137) und tauchen daher im Text nur als nummerierte Interviews auf. Im Lesefluss hätte eine Vorstellung der interviewten Personen an den zitierten Passagen die Positionen, aus denen sie sprechen (können), unmittelbarer verständlich gemacht.

Dennoch ist das vorgelegte Werk von Maximilian Hoor zum urbanen Radfahren in Berlin ein sehr gelungenes Beispiel für eine disziplinenübergreifende und engagierte Ethnografie. Das Buch arbeitet sehr detailliert heraus, dass sich Fahrrad- und Mobilitätskulturen nicht allein auf der Straße abspielen, sondern einen kulturellen Teppich aus Identifizierung, Szenezugehörigkeit, Aktivismus, Lifestyle, Mode und Trend, Wertschöpfung und Vermarktung sowie Wissen, Tradition und Macht weben. Zudem verhandelt die Arbeit nicht nur reflexiv die Position der Forschenden im Feld,

sondern sie zeigt auch eindrücklich, wie ethnografisches Schreiben eine Vielzahl von Publika adressieren, Spannungsfelder adäquat beschreiben und Komplexitäten durchdringen kann.

Florian Grundmüller, Göttingen
<https://doi.org/10.31244/zekw/2025/01.28>