

Julia Bee

»Das braucht ein Gesicht!«. Medialität und Praxis des (Beinahe-)Unfalls im Radverkehr

2022

<https://doi.org/10.25969/mediarep/19025>

Veröffentlichungsversion / published version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Bee, Julia: »Das braucht ein Gesicht!«. Medialität und Praxis des (Beinahe-)Unfalls im Radverkehr. In: *Navigationen - Zeitschrift für Medien- und Kulturwissenschaften*. Unfälle. Kulturen und Medien der Akzidenz, Jg. 22 (2022), Nr. 2, S. 59–77. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/19025>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0/ Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Share Alike 4.0/ License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

»DAS BRAUCHT EIN GESICHT!«¹

Medialität und Praxis des (Beinahe-)Unfalls im Radverkehr

VON JULIA BEE

Ein PKW rast in ein Lastenrad mit Dummyeltern und Dummykindern, die in Zeitlupe durch die Luft geschleudert werden. Begleitet wird der Slow Motion Clip von rockiger Musik.² Der ADAC filmt hier seinen Test, bei dem mit 30 km/h seitlich eine Testdummygruppe (einer Familie nachempfunden) von einem PKW gerammt wird. Der Spot hat unter Radfreund:innen Empörung ausgelöst: »Die vermeintliche Sorge um die Sicherheit von Kindern auf Lastenrädern wird in diesem ADAC-Video optisch und akustisch zur motorisierten Gewaltorgie gegen Lastenradler:innen. Zur Drohung an Eltern.«³

Wir wissen, dass Unfälle mit 50 km/h überwiegend tödliche Folgen für Angefahrene haben, mit 30 km/h hingegen Menschen überwiegend überleben. Und dennoch ist etwa Geschwindigkeitsregulierung oder Sensibilisierung für motorisierte Verkehrsteilnehmende nicht das Thema des ADAC, sondern, dass der Transport von Kindern in Lastenrädern angeblich gefährlich sei. Dieser Clip erzeugt eine Art *Victim Blaming*: Nicht der PKW – aus dessen Sicht die Zuschauende die Szene z.T. erlebt – sondern das Lastenrad wird durch diese Normalisierung des durch Autos verursachten Unfalls als gefährliches Transportmittel dargestellt.

Es zeigt sich aber auch die Paradoxie, in der der vorliegende Text operiert, wenn es um Unfälle geht: Obwohl ich diese Politik der Angst nicht unterstützen möchte, scheint es mir umgekehrt auch problematisch, weiter am Diskurs der Normalisierung von Verkehrsgewalt mitzuwirken. Das Image von Radfahren als gefährdet darf nicht die vielen positiven Seiten überdecken, wie etwa den zentralen Einsatz für die Neuaufteilung von Straßenraum, für lebenswerte Städte und eine signifikante THG-Emissionsentlastung.⁴ Ergänzend zu dem von mir mitverfassten Band *Fahrradutopien*⁵ werfe ich hier daher gezwungenermaßen einen Blick auf die *Dystopien* des Radfahrens: auf Unfälle mit Fahrrad. Obwohl es also viele historische wie aktuelle Positivbeispiele für die Auswirkungen von Radfahren gibt, die auf Empowerment, Selbstwirksamkeit und intersektionalen Feminismus abzie-

1 Interview mit Moritz zu Radunfällen 2022.

2 Der Clip kursiert z.B. auf Twitter. ADAC: »Kinder auf dem #Fahrrad transportieren«.

3 Cargobike.de: »ADAC lässt es krachen«.

4 Das Einsparpotential von THG Emissionen ist seit vielen Jahren bekannt, vgl. z.B. Krone: »Weltklimagipfel/Verkehr«.

5 Bee u.a.: *Fahrradutopien*.

len⁶ oder den kommunikativen und sozialen Raum erweitern,⁷ müssen auch Unfälle beleuchtet werden, die Radfahren und Radfahrende – trotz eines wachsenden gesellschaftlichen Bewusstseins – marginalisieren. Dies äußert sich besonders im Sicherheitsempfinden, einer ständigen »Habachtstellung« (Lisa), wie es in einem von mir mit Radfahrenden geführten Interview beschrieben wird.

Dabei geht es mir auch darum, die Medialität des Unfalls zu beschreiben, seine Präsenz im Alltag, die Bilder, die mit ihm verbunden werden, »die Angst im Nacken«.⁸ Mit Medialität meine ich die Strukturierung der Praxis des Radfahrens von innen – durch internalisierte Vorsichtsmaßnahmen – sowie von außen durch Androhungen, Kommunikationssituationen und Auseinandersetzungen im Straßenraum. Dieses Innen und Außen lassen sich weder trennscharf differenzieren noch von der infrastrukturellen Situation abgelöst betrachten.

Lochlan Jain argumentiert in einer Beschreibung der Frühphase der Massenmotorisierung, dass das Auto erst von seinem gefährlichen Image befreit werden musste, um seinen historischen Anspruch auf den Straßenraum zu etablieren.⁹ Vieles deutet darauf hin, dass es heute noch Stabilisierungsmechanismen und mediale Diskurse gibt, die Hierarchien im Straßenraum durch Normalisierung von Verkehrsgewalt aufrechterhalten. Der ADAC-Clip ist sicher eine offensichtliche Form davon. Da Verkehr begrifflich als eine Art »Naturgewalt« diskursiviert wird,¹⁰ erscheinen auch verunfallte Verletzte und Tote im Verkehr als eine Art *unvermeidbare Opfer*.¹¹

Ich habe zu diesem Thema Interviews mit Alltagsradler:innen in verschiedenen Städten geführt.¹² Die im Folgenden hier behandelten sechs Auszüge sind Teil

6 Bee: »Lob des Fahrradfeminismus«; zu einer feministischen Sicht auf die Verkehrswende vgl. Eberlein: »Wie Frauen und Fahrräder unsere Städte transformieren«; George: »Ohne Frauen ist keine Verkehrswende zu machen!«.

7 Aldred: »»On the outside«: constructing cycling citizenship«.

8 Tagesspiegel: »Radmesser«.

9 Jain: »Dangerous Instrumentality. The Bystander as Subject in Automobility«.

10 Caviola/Sedlacek: »Grenzenlose Mobilität«.

11 Ich beziehe mich im Folgenden vor allem auf durch Autofahrende fremdverursachte Unfälle, was für fünf von sechs Teilnehmenden die größte Alltagsgefahr darstellt. Lediglich Tess, Fahrradkurierin in den Niederlanden, empfindet Elektroräder mit unerfahrenen und von ihr als Rentner:innen wahrgenommenen Fahrenden als größtes Risiko. Dennoch ist der prägendste Unfall – ein »Filmmoment« – auch für sie mit einem Autofahrer gewesen, vor dem sie durch ein waghalsiges Manöver mit 30cm Abstand zum Stehen kam, nachdem dieser sie bei einem U-Turn übersah.

12 Alle Interviews werden im Folgenden verfremdet zitiert. Sie fanden im ersten Jahresdrittel 2022 in verschiedenen Städten teils persönlich und teils online statt. Alle Interviews wurden mit Einverständnis transkribiert und dokumentiert. Die Interviews wurden aufgrund der belastenden Problematik nicht mit direkt schwer betroffenen Unfallopfern geführt. Im Mittelpunkt stehen vor allem Wahrnehmungen von Gefahrensituationen und antizipierte Unfallsituationen. Die Interviews wurden mit leichten Modifikationen leitfadengestützt geführt und dauerten zwischen 30 Minuten und 1:20 Stunde.

eines laufenden Forschungsprojekts zur Medialität des Fahrrads.¹³ Im Folgenden gehe ich erst auf die sprachliche Dimension von Unfällen ein und interpretiere sie mit dem Begriff des *Beinahe_Unfalls*. Abschließend möchte ich den Begriff einer Medialität des Unfalls als vorläufiges Ergebnis skizzieren.

UNFALL ODER »MOTORISIERTE GEWALT«?

Der Fahrradunfall ist oft ein Autounfall, zumindest aus der Perspektive der Verursachung.¹⁴ Dabei zählen nicht nur die individuellen Autofahrer:innen, sondern das Verkehrssystem, welches Unfälle mit Radfahrenden begünstigt und banalisiert. Das Verkehrssystem ist dabei sowohl ein infrastrukturelles System, welches automobile Verkehrsführung privilegiert als auch ein kulturelles System, welches mehr als gebaute Umgebungen meint und auch Einstellungen, Wahrnehmungen, Affektökonomien und wirtschaftliche Zugänge zum System des Autos umfasst.¹⁵ Beide Dimensionen stabilisieren sich wechselseitig.¹⁶

Der Verkehrsforscher Dirk Schneidmesser möchte vor diesem Hintergrund nicht mehr vom Unfall als plötzlichem Ereignis sprechen, sondern greift auf den Begriff der Gewalt zurück.¹⁷ Gewalt versteht er systematisch und strukturell, also nicht als intentionale Angriffe auf Radfahrende.¹⁸ Statistisch gesehen sind Verkehrsunfälle eine der häufigsten Todesursachen weltweit.¹⁹ Während die Zahl der Verkehrstoten bei Autofahrenden in Deutschland zurückgeht, steigt sie bei Radfahrenden.²⁰

-
- 13 Vgl. Bee u.a.: Fahrradutopien; sowie das im SFB »Medien der Kooperation« angesiedelte Projekt »Fahrradmedien«.
- 14 Die meisten Unfälle werden von Autos verursacht, vgl. Statistisches Bundesamt: »Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden«.
- 15 Vgl. Seiler: Republic of Drivers«; Sheller: »Automotive Emotions«; Urry: »The ›System‹ of Automobility«.
- 16 Vgl. auch Knie/Canzler: Autodämmerung.
- 17 »Das Wort ›Unfall‹ hat eine verharmlosende Wirkung, Kollision trifft besser zu. Ein Unfall ist unerwartet, ist eine Ausnahme. Aber es passieren tagtäglich schwere Unfälle. Unser Verkehrssystem ist so aufgebaut, dass wir das in Kauf nehmen. Wir wissen, dass dieses Jahr in Deutschland höchstwahrscheinlich um die 3.000 Menschen durch Verkehrsgewalt getötet werden. Es ist schwierig, das als unerwartet oder Ausnahmen zu beschreiben – was wir aber mit dem Wort Unfall ein Stück weit tun.« Schneidmesser/Krüger: »Verkehrsforscher über Sprache«; vgl. auch Grittner/Prösser: »Konsequenzen aus schweren Unfällen«.
- 18 Vgl. hierzu auch die Debatte um den Begriff motorisierte Gewalt (Herrndorf: »Über motorisierte Gewalt«). Florian Sprenger (»Autonome Automobilität«, S. 68) kritisiert diesen Begriff als zu »subjektivistisch«. Ich verstehe ihn hingegen vor dem Hintergrund einer Strukturkritik bzw. schlage vor, einzelne Übergriffe als von einer Struktur und Legitimationsdiskursen begünstigt zu verstehen.
- 19 Vgl. hierzu die Grafiken im Themenheft von Le Monde Diplomatique: »Lebensgefährlicher Straßenverkehr«.
- 20 Vgl. Statistisches Bundesamt: »Pressemitteilung 260«.

Wenn Schneidemesser und andere von der Sprache als Medium des Unfalls ausgehen, dann wird damit eine strukturelle und eine mediale Dimension benannt. Strukturell, da Unfälle nichts Unvorhergesehenes sind; medial, weil sie ein sprachliches und kognitives »Framing« erfahren.²¹ Unfälle sind Diskursgegenstand und prägen die Wahrnehmung von Normalität der Verkehrstoten. Dies wird in der Problematisierung der Berichterstattung deutlich, etwa wenn passivische Formulierungen gewählt werden (z. B. »erfasste das Auto«) oder implizit Sichtweisen von Autofahrenden in Pressemitteilungen genannt werden (»das plötzlich auftauchende Kind«). Oft erfolgt eine Täter-Opfer-Umkehr (»Radfahrerin stürzt in abbiegenden LKW«).²²

Mich interessiert hier anschließend an diesen Problematisierungen, die sich auf die infrastrukturellen und diskursiven Medien beziehen, wie Radfahrende mit Beinahe_Unfallsituationen umgehen, wie sie diese erleben und wie diese die Praxis des Radfahrens prägen. Um deutlich zu machen, dass es um tatsächliche sowie abgewendete Unfälle geht, benutze ich den Unterstrich. Ich möchte damit weniger physische Unfälle und Schrecksituationen gleichsetzen, sondern die Durchlässigkeit zwischen antizipiertem und physischem Unfall in ihrer Wirkung markieren. Denn die Drohung des Unfalls ist im Beinahe_Unfall präsent. Die Schreibweise mit Unterstrich soll nicht Unfälle mit drastischen Folgen und gelegentliche Unannehmlichkeiten gleichstellen, sondern markieren, wie wenig Unfallsituationen selbst für die Betroffenen von anderen Gewaltformen abzugrenzen sind und dass es vor allem die Häufung ist, die wirksam wird, nicht nur das singuläre Ereignis.

DER BEINAHE_UNFALL ALS SERIE UND KOMMUNIKATIONSEREIGNIS

Mit Ausnahme von Lisa, die aufwendigste Techniken der Unfallvermeidung verfolgt und Charlotte, die mit Kind auf dem Bordstein fährt, haben die interviewten Alltagsradler:innen regelmäßig, mehrfach die Woche ein Beinahe_Unfallereignis oder einen verbalen/gestenhaften Zusammenstoß mit Autofahrenden. Direkte Unfallerlebnisse oder unmittelbare Zeug:innenschaft am Unfallort beziehen sich in den Interviews auf unterschiedliche Situationen, etwa:

- aus einer Ausfahrt einen Radfahrenden seitlich rammen (Maria) bzw. Vorfahrt nehmen und rammen oder beim Abbiegen überfahren (Charlotte, Katharina)
- ein Kind auf einem Roller zu Fall bringen (Charlotte), als Kind angefahren werden (Charlotte)

21 Caviola/Sedlaczek: »Grenzenlose Mobilität«.

22 Vgl. für dieses und weitere Beispiele: Schneidemesser: »Wir brauchen eine neue Sprache für Verkehrsberichterstattung«. Gegen die Normalisierung von Gewalt, die Radfahrende in Unfallsituationen erfahren, wehren sich nicht nur Radinstitutionen. Verunglückte Radfahrende werden etwa öffentlich mit Geisterrädern betrauert.

- in der Notaufnahme wird ein Fußgänger eingeliefert, der von einem Autofahrer in einer verkehrsberuhigten Zone (sharing zone) umgefahren wurde (Katharina)
- plötzliche Wendemanöver (Tess) und eingeklemmt werden (Katharina, Maria)

Weitere erinnerte und erwähnte Situationen, die nicht miterlebt wurden, sind:

- ein Freund stirbt, nachdem er in Tramschienen gerät (was zum Zeitpunkt des Interviews viele Jahre her ist).
- Abdrängen eines Freundes vom Deich (Tess).

Die Dichte der Erlebnisse und das Zusammenziehen von Gefahrensituationen, Konflikten und physischen Unfällen in den Interviews zeigte mir: der Unfall wird in Form von tatsächlichen sowie möglichen Situationen und/oder abgewendeten tatsächlichen Unfallereignissen erlebt. Er bildet eine Serie, eine Latenz, die sich situativ intensiv entlädt.

Katharina etwa beschreibt bemerkte und verhinderte mögliche Unfallsituationen als »Situationen, die intensiv sind«. Intensive Situationen verstehe ich als einen Komplex aus wahrgenommenen gefährlichen Momenten, die mit Ausweichmanövern, unangenehmen Momenten, starkem Abbremsen oder Beschleunigen verbunden sind.

Der Unfall wird zudem als eine Verkettung von Kommunikationsereignissen erlebt, die sich antizipierend und retrospektiv verhalten: Angstbilder, Gespräche und Fahrpraktiken gehören dazu. Dazu gehört aber auch, und das möchte ich im Folgenden fokussieren, der konfliktreiche Zusammenstoß zwischen Verkehrsteilnehmenden. Im ersten von Maria geschilderten Unfall steht dies sogar im Fokus. Sie schildert eine Situation, in der ein Autofahrer sie beschimpft hat und schlagen wollte, als sie sich dagegen wehrte, eingeklemmt zu werden und auf das Auto-dach schlug. Katharina erlebte, dass sie mit dem Auto verfolgt wurde, nachdem sie an die Fensterscheibe klopfte und ihr der Weg abgeschnitten wurde.

Lisa schildert, welche Maßnahmen sie trifft, um *nicht* in Konflikt mit Autofahrenden oder Fußgänger:innen zu geraten, obwohl sie dadurch Umwege in Kauf nimmt. Sie entscheidet je nach Tagesform, welchen Weg sie nimmt, weil sie Angst vor diesen Situationen hat. Auch Katharina hat einige Eskalationen erlebt. Alle drei Teilnehmer:innen geben an, dass sie ihr Verhalten in Bezug auf Unfälle oder Konflikte stark angepasst haben. Obwohl Maria und Katharina sehr viele Maßnahmen treffen, wie die Reduktion von Geschwindigkeit (»dass es irgendwie noch so eine Form von Restkontrolle gibt in diesem dann doch sehr Unkontrollierbaren«, Katharina), vorausschauendes Fahren, Auf-Sich-Aufmerksam-Machen, können sie brenzlige Situationen und Konflikte nie gänzlich vermeiden. Charlotte nimmt nach den erlebten Unfällen Fußgängerzonen »nicht mehr als gegeben hin. [...] Also ich fahre eigentlich schon immer mit dem Bewusstsein, dass da was passieren kann«. Dazu gehört auch sich »dreifach« zu versichern, gesehen zu werden, die ver-

schiedentlich geäußert werden. »Also ich glaube, ich fahre eher so, als ob andere immer die Verkehrsregeln verletzen würden, sozusagen« (Maria).

Alle Frauen geben an, ihre Fahrpraxis modifiziert zu haben, um sich zu schützen und Unfälle zu vermeiden. Moritz hingegen, täglich mit zwei Kindern im Lastenrad unterwegs, beschreibt einsteigend in das Interview, dass die Veränderung eher in die andere Richtung ginge, er sich »mittlerweile« als sogenannter »Kampfradler« verstünde. Entgegen des allgemeinen Verständnisses dieses Begriffs (Finkelstein weist etwa darauf hin, dass niemand je von Kampfautofahrern bzw. »Rüpelautofahrern«²³ spricht), bezieht er dies darauf, Autofahrende zur Rede zu stellen, wenn sie aus seiner Sicht gefährdendes Verhalten ausüben. Dies beobachtet er bis zu dreimal pro Tag, wobei er nicht immer das Gespräch sucht. Er bringt das kommunikative Ereignis direkt zu Beginn unseres Gesprächs ein und beschreibt, wie ihn dabei verschiedene Beinahe_Unfälle und die Auseinandersetzung darüber beeinflusst haben.

Die Radfahrenden beschreiben in einem Interview, in denen es um Unfälle und Beinahe_Unfälle gehen soll, so meist auch kommunikative Ereignisse, wobei sie dies nicht differenzieren oder hervorheben.²⁴ Dabei beziehen sie sich auf Reaktionen der direkt Involvierten wie Schimpfen²⁵, auf ihre eigenen Reaktionen (nach denen ich frage), etwa das Reden mit Freund:innen (Maria, Lisa, Katharina), ihrem Kind (Charlotte) oder, biographisch früher, in der Herkunftsfamilie (Katharina). Tess, die Fahrradkurierin ist, gibt an, sie tausche sich unter Kolleg:innen über Unfallstellen aus und neuen Kurier:innen würde sie besonders gefährliche Stellen auch gezielt zeigen. Die Stadt in den Niederlanden, in der sie tätig ist, befragt zudem die Radfahrenden, um gefährliche Stellen zu identifizieren. Dies ist eine spezifische kommunikative Praxis, die ich hier hervorhebe, da sie den Kontrast in der systematischen Erfassung anhand institutionalisierter Kommunikationswege zwischen Deutschland und den Niederlanden zeigt.

Keine der Teilnehmenden hat bisher in Sozialen Netzwerken wie auf Twitter Unfälle dokumentiert. Lisa überlegt, zukünftig eine App zu nutzen, um Unfallstellen und auf Radwegen Parkende zu melden und fragt, ob ich Erfahrung mit Apps

23 Finkelstein: Straßenkampf, S. 53.

24 In meiner Einladung zu einem Interview habe ich explizit nach Unfällen, Beinaheunfällen und motorisierter Gewalt gefragt. Ich habe gesagt, dass niemand über schwere oder traumatisierende Gegenstände sprechen muss. Der Begriff der motorisierten Gewalt ist im Radaktivismus verbreitet und wurde von Herrndorf in den Diskurs eingebracht, vgl. Herrndorf: »Über motorisierte Gewalt«. Ich wollte damit ein Signal senden, dass ich Unfälle nicht als Naturgewalt hinnehme. Zudem öffne ich das diskursive Feld, indem ich das Alltagsverständnis von Unfall irritiere.

25 »Und hat einen Fahrradfahrer richtig angefahren. Also es gab richtig ein Geräusch. Man hat richtig gehört, dass die aufeinandergeprallt sind, sozusagen. Und ist sehr schnell gefahren. Und ist auch weitergefahren. Und der Fahrradfahrer hat irgendwie geschimpft [...]« Das Schimpfen ist hier auch der Hinweis, dass der Taxifahrer gehört haben muss, dass jemand betroffen ist, was ihm aber auch durch die Kollision deutlich gewesen sein muss.

wie *Wegeheld* habe, die dazu gedacht sind, parkende Autos auf Radwegen zu melden.

Bis auf eine Teilnehmerin hat niemand je Unfälle angezeigt. Maria, die den Übergriff des Autofahrers auf sie angezeigt hat, beschreibt die Reaktion der Polizei als Bagatellisierung. Die Anzeige sei im Sande verlaufen, der Autofahrende habe sie umgekehrt zudem versucht, wegen Sachbeschädigung anzuzeigen, weil sie auf sein Autodach schlug. Katharina gibt an, dass bisher jedes einzelne Ereignis für sich genommen nicht so krass gewesen sei, so dass sie es nicht als strafrechtlich relevant empfinden würde. Charlotte sagt, dass sie aufgrund ihrer Sensibilisierung für Unfallgeschehen nun überlegt, zukünftig Anzeige zu erstatten. Sie nennt diesen Zusammenhang selbst nicht konkret, sie ist aber diejenige Teilnehmende, die zweimal Fahrer:innenflucht miterlebt hat, ohne direkt in den Unfallhergang involviert zu sein.

Lisa betont, dass konfliktreiche Situationen im Verkehr für sie sehr unangenehm sind. Sie sei einmal zurückgegangen und habe, als sie inmitten des starken Schneefalls 2021, bei dem man aufgrund der Schneeberge auf dem Bordstein auf der Straße laufen musste, angehupt wurde, zurückgerufen. Der Autofahrende sei schnell weggefahren. Dabei ist es bemerkenswert, dass sie einerseits beschreibt, wie sie diese Situationen vermeidet, andererseits, etwas später im Interview, dass die Autofahrenden oft schnell weg seien. Es klingt so, als ob sie eigentlich gerne mehr gesagt hätte, aber auch so, als ob sich Autofahrende nach kurzer verbaler Entladung oder dem Anhupen der weiteren Konfliktsituation entzögen. Obwohl Lisa durchaus bereit wäre, sich mit den Autofahrer:innen auseinanderzusetzen, entziehen diese sich aber nach einseitiger Beschimpfung und Entladung der Situation. Kommunikativ meint also nicht dialogisch. Es kann sich auch um eine stark asymmetrische Kommunikation handeln.

ANGST/BILDER

Konkrete Angst äußern fast alle Teilnehmenden vor spezifischen Situationen, die sie selbst oder ihr Kind betreffen könnten wie *Dooring*²⁶, riskant empfundenen Überholmanövern, Vorfahrt nehmen, beim Abbiegen übersehen werden und beim Überqueren der Straße überfahren zu werden. Charlotte benutzt auch die Worte »verrückt« oder »normaler Wahnsinn«, um einzelne Fahrstile zu beschreiben und gibt an, dass sie vor Unberechenbarkeit der Fahrmanöver Angst habe.

Sie sagt, nach den vor ihr als Zeugin erlebten Unfällen nehme sie nichts mehr als gegeben hin, was sie auf Fußgänger:innen- und Spielzonen bezieht. Dies hängt vor allem mit einem Unfall zusammen, bei welchem ein Autofahrer extrem beschleunigte und sich vom Unfallort entfernte, nachdem er ein Kind an einem belebten Ort mit vielen Fußgänger:innen zu Fall gebracht hatte (ohne sichtbare

26 Plötzlich geöffnete Autotüren, die Radfahrende verunfallen.

Verletzungen). Sie hatte also eine Art Angriffsverhalten wahrgenommen, bevor sie verstand, dass es um Fahrerflucht ging.²⁷

Diese schwere Einschätzbarkeit findet sich auch bei Maria. Gerade bewusst aufheulende Motoren und zu nahes Überholen, besonders von SUVs, beeinflussen ihr zufolge ihr Sicherheitsempfinden. Charlotte, Katharina, Lisa und Maria frage ich nach konkreten Ängsten. Bei Maria und Katharina unterscheiden sich diese von den tatsächlichen Unfallereignissen, an denen sie beteiligt waren oder die sie miterlebt haben, bzw. von denen sie im sozialen Umfeld gehört haben und beziehen sich auf Beinahe_Unfallsituationen. Auch Charlotte hat Angst vor Beinahe_Unfällen sowie davor, dass ihr Kind beim Überqueren der Straße überfahren wird, was sie mit dem eigenen Angefahren-Werden als Kind in Verbindung bringt. An verschiedenen Stellen betont sie überhöhte Geschwindigkeiten. Man kann also vorsichtig mutmaßen, dass in einigen Fällen Beinahe_Unfälle auch eine abschreckende Wirkung haben, selbst wenn niemand physisch zu Schaden gekommen ist. In anderen Fällen decken sich angstauslösende Ereignisse mit tatsächlichen Unfallereignissen. Ich habe zudem mehrfach in meinen Interviews den Hinweis bekommen, dass man die aktuelle Verteilung der Verkehrsräume als abschreckend für Dritte erlebt. So sagt etwa Moritz: »Ich habe ja ein dickes Fell, aber unsichere Radfahrende kann das schon abschrecken.«

Gerade das zu nahe Überholen wird mehrfach als unsicher und unangenehm wahrgenommen. Maria beschreibt dabei eine starke körperliche Reaktion:

Ich merke, dass sich mein Nacken und mein Rücken zusammenzieht, wenn jemand mit einem–, einer stark neben mir beschleunigt, sozusagen so. Und das ist irgendwie–. Das ist einfach eine physische Realität. Die kann ich noch so sehr antizipieren. Und das ist aber dann trotzdem–. Also es ist eine einfach eine körperliche Reaktion so, die dann kommt so.

Katharina beschreibt konkret, dass sie, wenn sie überholt wird, Angst hat, dass ihre Tasche am Autospiegel hängen bleibt.

Unfälle prägen sich zudem nicht nur visuell ein: Katharina und Maria haben beide als Zeuginnen Unfälle miterlebt, die sie nach eigenem Erleben stark beeinflusst haben. Dabei heben beide das Geräusch der Kollision hervor. Katharina beschreibt, wie direkt hinter ihr eine Radfahrerin angefahren wurde und sie das Bild bis heute begleitet (»dieses Bild, die Wirbelsäule schiebt sich in den Kopf, ist auch irgendwie eins, was mir so sehr präsent ist, wenn ich an Lastwagen irgendwie

27 »Mein erster Impuls war, dass ich dachte, das ist so ein richtig verrückter Auto–. Also so richtig so–. Weil, eben die Straße, das ist ja eine Spielzone oder Fußgängerzone. Da fahren alle sonst so im Schritttempo ran. Und der ist da wirklich, hat richtig, richtig den Motor so aufheulen lassen«. Vgl. hierzu auch für Berlin die Umfrage des Tagesspiegels, in der 4961 Radfahrende mit Fragebogen befragt wurden, die das Klima auf Berlins Straßen überwiegend als »aggressiv« bis »sehr aggressiv« wahrnehmen (Tagesspiegel: »Radmesser«).

vorbeifahre«) und Charlotte hebt auch auf das Geräusch der Kollision ab, welches sie im Gegensatz zur visuellen Situation genau erinnert.

Konkrete Bilder sind oft auch zeitlich bedingt. Maria berichtet neben den beiden Ereignissen von einem Unfall, der weit zurück liegt und sehr dramatisch ausgegangen ist: Ein Freund verunglückte tödlich, als er mit dem Rad in Straßenbahnschienen gekommen ist. Angst vor Straßenbahnschienen hat sie dennoch nicht, vielleicht, weil diese selten auf ihren Wegen liegen. Auch Charlotte bringt einen Unfall aus Kindertagen ein, als sie von einem Auto angefahren wurde – offenbar ohne physische Verletzungen – und begründet damit ihre Angst, dass ihrem Kind dasselbe geschehen könnte. Auch Lisa schildert einen Sturz, durch auf dem Weg abgestellte Mülltonnen. Beide Erlebnisse stammen aus Jugend- und Kindertagen. Es handelt sich also um unterschiedlich präsente Ereignisse: Erstens solche, die eher mitgebracht werden, gleichsam vorbereitet wurden für das Interview, also um Unfälle oder Zeug:innenschaft von diesen aus den letzten Jahren. Zweitens um die sekundär genannten, also um weiter zurückliegende. Diese müssen jedoch nicht weniger wichtig sein, selbst wenn die konkrete Erinnerung nicht mehr da ist oder im Gespräch zentral ist.

Lisa erzählt, dass kürzlich ein Transporter zurücksetzte, sie *übersah* und dann »rammte«. Das beschreibt sie als »surreal«, in einem heiteren, wenn auch entrüsteten Tonfall. Sie kam nicht vor und zurück, weil sie eine Rücktrittsbremse hat, und der Transporter rollte langsam auf sie zu, bis er sie bemerkte und abbremsete. Sie beschreibt aber weder, dass sie vor dieser Situation vorher Angst gehabt hätte, noch dass sie seitdem Angst vor einer ähnlichen Situation habe.

Verschiedene Auslöser von Unsicherheit und Angst überlagern sich also in den Erzählungen. Sie sind sowohl auf das Erleben als auch auf Berichte Dritter und physisch folgenlose brenzlige Situationen zurückzuführen. Sie bilden Überlagerungen aus dem, was ein Unfall mit physischen und psychischen Folgen ist oder als Beinahe_Unfall verbucht wird. D.h. Angst wird auch von Beinahe_Unfällen ausgelöst, muss aber nicht zwangsläufig ein konkretes Angstbild erzeugen. Angstbilder können umgekehrt aus Situationen stammen, die keine physischen Unfallereignisse nach sich zogen.

ANGST/SICHERHEIT

Maria unterscheidet zwei Kategorien von Beinahe_Unfällen: Einmal sehen beide Parteien die Gefahr, die Autofahrenden haben aber oft »keinen Bock«, zu bremsen. Dann gibt es plötzliche Ereignisse, die knapp abgewendet werden können. Im Falle von Lisa wird deutlich, dass nicht alle lediglich Angst vor physischen Verletzungen haben, sondern gerade auch kommunikative Zusammenstöße oder unklare Situationen meiden, auch wenn Lisa diese schon eingegangen ist oder dies anfangs wollte: »Das ist auch so bisschen vielleicht so die Angstvorstellung, dass man so angepöbelt wird.«

Teilweise wird die eigene Strategie der Unfallvermeidung auch als paradox wahrgenommen. Katharina verfolgt die Strategie, dass sie auf sich aufmerksam macht, sogar klingelt, was sie früher nicht tat. Um zu verhindern, zu nah überholt und ggf. zum Sturz zu kommen oder eingeklemmt zu werden, nimmt sie auf engen Straßen bewusst mehr Raum ein. Sie problematisiert dies selbst. Sie merkt, dass diese Praxis die Autofahrenden frustriert, weil sie gezwungen werden, langsamer zu fahren, was nicht ihre Intention sei; vielmehr will sie nicht eingeklemmt werden bzw. in den Dooringsbereich der Autos geraten. Lisa schildert eine ähnliche Situation mit einem Transporter (s.o.). Auch sie problematisiert, dass sie zuweilen auf dem Bordstein fährt, um sich zu schützen, wenn es keinen Fahrradweg gibt, etwa an vielbefahrenen Ringstraßen und es für wenige Meter für sie daher infrage kommt, den Fußweg zu benutzen. Sie selbst ist sich als Fußgängerin der Problematik sehr bewusst. Wiederholt wird so auch die verknappte Wegführung für die Mikromobilität und mangelnde Radverkehrsanlagen als Konfliktauslöser verstanden. Im wahrsten Sinne scheint der Platz zu fehlen. Allerdings ist es auch so, dass im Fall der Überholung »auf 20 Zentimeter« (Maria) künstlich Raum verknappert zu werden scheint. Neben Raum als Medium ist es hier Sichtbarkeit bzw. die Angst, unsichtbar zu sein, die auch dazu führt, auf sich aufmerksam zu machen – präsent zu fahren oder in der Gefahrensituation auf Autodächer zu klopfen.

Ähnlich wie Katharina beschreibt Lisa eine paradoxe Situation, in der sie – so würde ich es interpretieren – genötigt wird, *mehr* Raum zu beanspruchen, weil der klar geregelte und/oder sichere Raum für Radfahrende fehlt. Lisa und auch Charlotte, die täglich mit dem Kind fährt, wollen Fußgänger:innen keinen Platz wegnehmen, sind aber einerseits durch ein Kindergartenkind und andererseits durch die Wegführung gezwungen oder fühlen sich gezwungen, stellenweise oder immer auf dem Bordstein zu fahren (bei Kindern ist dies gesetzlich geregelt).

Charlotte sieht sich daher im Moment nicht als stark unfallgefährdet an, weil sie sehr langsam auf dem Bordstein fährt und ihr Radius zudem sehr eingeschränkt ist, sich also ähnliche Strecken täglich wiederholen. Sie hat aber Angst um ihr Kind und kann sich schwer vorstellen, dass dieses in zwei Jahren auf der Straße fahren soll. Auf meine Nachfrage sagt sie, sie würde das Kind nie alleine fahren lassen.

Moritz sagt nichts zu seinem Sicherheitsempfinden, ich frage ihn aber auch nicht danach. Er gibt an ein »dickes Fell« zu haben. Als Gefahr sieht er, dass Autofahrende gerade die Geschwindigkeit und damit die Entfernung von E-Bikes falsch einschätzen.

Katharina gibt an, dass sie es, bezogen auf sie selbst, für wahrscheinlich hält, im Straßenverkehr zu sterben:

»Also was könnte passieren, was mir das Leben nimmt. Vielleicht sterbe ich im Straßenverkehr. Die naheliegende Weise zu sterben wäre ein Radunfall. Also ich denke da weniger an eine Krebsdiagnose im nächsten Jahr oder so. Es kommt mir bei allen Möglichkeiten GERADE einfach am wahrscheinlichsten vor. In Bezug auf die Wahrscheinlichkeit, also was extreme Folgen haben könnte. Das wäre eine

nachvollziehbare Todesursache für mich: Also, woran könnte ICH MORGEN sterben? Wenn, dann an einem Fahrradunfall.« (Hervorhebung im Sprechen)

Tess bringt es im Vergleich mit den Niederlanden auf den Punkt: »Also in Berlin Fahrrad fahren ist halt die ganze Zeit gucken: überfährt mich jemand bei der nächsten Kreuzung? Also jetzt zugespitzt, ist natürlich nicht so heftig, dass ich da irgendwie mein Testament geschrieben habe, bevor ich vor die Tür gehe. Aber das ist eine ganz andere Haltung, also in der Niederlande weiß man, dass Fahrradfahrer im Prinzip Vorrang haben«.

Unsicherheit im Straßenverkehr bezeichnet mehr als physische Unfälle. Das Zusammenziehen von Unfallereignis und sprachlichen Anfeindungen im Zuge der Vermeidung dieser zeigt auch, dass sich die Interviewten von sprachlicher Gewalt und Anfeindungen betroffen fühlen. In Konfliktsituationen verketteten sich mehrere kommunikative Stränge und auch gesellschaftliche Hierarchisierungen, etwa gegenderte Beleidigungen (Maria) und entsprechendes Raumverhalten. Auch sie können das Sicherheitsempfinden beeinflussen bzw. erfordern eine (emotionale, kommunikative) Mehrarbeit.

MEDIALITÄT DES BEINAHE_UNFALLS

Das Fahrrad ist ein offenes Medium.²⁸ Im Gegensatz zum »Kokon«²⁹ des Autos charakterisiert es vom Autofahren differente Formen der Verschränkung mit dem umgebenden Raum. Es ist modular³⁰, koppelt sich anders mit der Stadt und den Menschen darin, mit Bus und Bahn sowie Infrastrukturen als Autos dies tun. Seine Sensorik ist vom Autofahren grundverschieden.³¹ Innen und Außen können, anders als beim Auto, nicht unterschieden werden: Beim Radfahren bin ich mit meiner Wahrnehmung und meinem Körper im Außen. Maria beschreibt Radfahren auch als »Freilauf«, hebt also auch auf die für sie positiven Seiten des Radfahrens ab, wobei sie einschränkend sagt, dass sie sehr genau einschätzt, wann sie wie konzentriert fahren muss.

Teil dieser Offenheit des Radfahrens ist seine Verletzungsoffenheit. Dass Radfahrende sich nicht alleine und ausreichend schützen können, zeigen die Unfälle, die die Interviewten erleben und natürlich die entsprechenden Unfallstatistiken. Während der Schock des Unfalls eine Nachträglichkeit bewirken kann, werden Beinaheunfälle oft bewusster erlebt, wenn auch nicht in jedem Detail. Das hängt auch damit zusammen, dass Betroffene diese häufiger erleben und auch dabei das Bewusstsein behalten, anders als im Fall schwerer Verletzungen. So wer-

28 Bee u.a. 2022; Schwaab 2022.

29 Manderscheid: »From the Auto-mobile to the Driven Subject?«, S. 34.

30 Cox: »Bicycle History and Systems of Mobility«, S. 49.

31 Vgl. Spinney: »Cycling the City«; Popan: Bicycle Utopias; Furness: One Less Car.

den eher Serien typischer Gefahrensituationen beschrieben. Beinahe_Unfälle äußern sich in Situationen, die z.T. aber derart eingespielt sind, dass sich die Verkehrsteilnehmenden darüber verständigen, wie Maria beschreibt: »Und man merkt, die andere Person sieht das irgendwie auch kommen. [...] Oft sind die Autofahrer diejenigen, die eigentlich bremsen sollten, aber es nicht tun, so.«

Es scheint also so zu sein, dass nicht nur der Unfall eine Nachträglichkeit hat, sondern auch durch das zirkulierende Wissen davon und zudem durch Situationen, in denen Autofahrende als potenziell gefährlich erlebt werden, eine Beinahe_Unfallmedialität hergestellt wird, die sich als Praxis in das Radfahren einschreibt. Der Unfall mit Autos ist dem Erlebnis des Radfahrens unter den aktuellen Umständen zumindest als Möglichkeit eingeschrieben.

Obwohl nicht ausgeschlossen werden kann, dass auch die sich als vorsichtig beschreibenden Radfahrenden zu waghalsigen Manövern neigen – mit den meisten bin ich gefahren und würde das als grundlegenden Fahrstil ausschließen –, ist es auffällig, dass Unfällen, Beinahe_Unfällen, bezeugten und vom Hören-Sagen bekannten Unfällen eine Agency zugeschrieben wird. Unfälle und Beinahe_Unfälle wirken verhaltensmodifizierend bzw. lösen die Wahrnehmung aus, die es plausibel erscheinen lässt, eine Modifikation vorzunehmen. Hier ist wiederum auffällig, dass Maria als Taktik der Unfallvermeidung angibt, nicht mehr so stark zu schimpfen und »Arschloch« hinterher zu rufen. Sie hat neben mehreren Übergriffen auf andere den Übergriff eines Autofahrenden erlebt und konnte sich nur mit der Hilfe von Passant:innen aus der Situation befreien. Damit unterstreicht sie noch einmal den oben genannten Aspekt der verschiedenen Gewaltformen, die im Ereignis des Unfalls ineinandergreifen.³²

Dem kommunikativen Handeln auf der Metaebene, welches auch andere Differenzen wie Geschlecht und Rassifizierungen betreffen kann, wird immanent ein Unfallpotential bzw. Eskalationspotential zugeschrieben. Lisa z.B. sucht, wie beschrieben, explizit Wege auf, wo sie wenig Reibungsfläche hat und wenig Autos begegnet, was nicht einfach ist. Sie vermeidet Auseinandersetzungen, also mögliche Konfliktpunkte, je nach »Tagesform«.

Für alle Radfahrenden ist der Verkehr ein hochkomplexes kommunikatives und überwiegend konflikthafte Feld, das sie über das Radfahren hinaus prägt, etwa in Gesprächen und Überlegungen, die im Freundes- und Bekanntenkreis geführt werden. So zirkulieren auch Bilder und Narrationen von Beinahe_Unfällen, die wiederum Dritte prägen. Trotz allem fahren die Interviewten alle fast täglich Rad.

32 Obwohl Auseinandersetzungen im Straßenverkehr auf keine Geschlechter exklusiv beschränkt sind, kann man Übergriffe gegen Frauen im öffentlichen Raum besonders als misogynen, bestrafende Akte lesen, die sich mit der Rolle der Radfahrenden intersektional verbinden. Frauen berichten wiederholt von gegenderten Schimpfwörtern im Straßenverkehr, etwa Maria. Zur Rolle der Misogynie als Bestrafung vgl. Manne: Down Girl.

Der Beinahe_Unfall ist auch Medium der »Mobilitätsgerechtigkeit«³³, an ihm werden Ungleichverteilungen ver- und ausgehandelt, oft werden infrastrukturelle Konflikte persönlich. Obwohl der Unfall für die Radfahrenden präsent ist, unterhält gerade seine Abwesenheit eine Anwesenheit: Moritz benennt das damit, dass die kleinen Ereignisse nirgendwo erfasst werden und damit unsichtbar bleiben. Sie werden zwar, kann man ergänzen, in Sozialen Medien ausgetauscht und so als strukturelles Problem sichtbar gemacht, sie werden aber polizeistatistisch nicht aufgeführt und haben kaum öffentliche Sichtbarkeit jenseits der einschlägigen Twitterkanäle. Hier ist noch einmal der Bericht von Tess interessant, denn in der niederländischen Stadt, in der sie Kurierin ist, wird sie als Expertin befragt.

Die Medialität des Unfalls prägt das Radfahren von innen heraus, aber auch von außen. Die Androhung des Unfalls, etwa durch Beschleunigung wenn Fußgänger:innen noch bei Rot über die Straße gehen, wäre etwa ein solches Beispiel (Katharina vermutet, dass das dem Fußgänger passiert ist, der in der Notfallambulanz eingeliefert wurde: »Ich hatte sofort auch so ein Bild, was wahrscheinlich passiert ist. Also, eine Person läuft über die Straße und es wird rot währenddessen und ein Auto fährt los, so.«). Aber auch Drängeln, zu nahes Auffahren, den Motor aufheulen lassen und schnelles Beschleunigen würden der situativen Dimension von Herrndorfs Begriff der motorisierten Gewalt entsprechen, in der Autofahrende das Auto situativ als Waffe oder Abschreckungsmöglichkeit einsetzen.

Der Unfall macht sich darüber hinaus in mentalen und Angstbildern bemerkbar, die neben den tatsächlichen Ereignissen bestehen, die erlebt wurden. Auch sie haben eine disziplinierende Auswirkung. Sie entsprechen nicht notwendigerweise den Unfallstatistiken tödlicher Unfälle. Da wir aber wenig über jene Ereignisse sagen können, bei denen durch ausbleibende Kollision und physische Verletzungen keine Anzeige erfolgt ist, ist der Vergleich schwer zu ziehen. Diese Ereignisse haben eben »kein Gesicht« (Moritz). Anzeigen werden zudem nicht als wirksam erlebt (Maria).

Auch den Radfahrenden selbst scheinen manche Ereignisse nicht bewusst zu sein, und andere werden banalisiert, sich selbst zugeschrieben – all das macht die Unfallforschung komplex. Wenn man selbst Ereignisse nicht als Unfälle wahrnimmt, oder nicht einmal als »intensive Situationen« (Katharina), dann ist die Kategorie Unfall zu schwach, um alltägliche brenzlige Situationen zu erfassen. Gerade aufgrund der Alltäglichkeit stellt die Kategorie Unfall für Fahrradmobilität Schneidemesser zufolge ja keine geeignete Repräsentation der Erfahrungen dar. Dennoch muss man anerkennen, dass Unfälle, Beinahe_Unfälle und »intensive Situationen« das Sicherheitsempfinden informieren. Katharina beschreibt etwa, wie sie Angst körperlich spürt, wenn SUVs sie zu nah überholen, plötzlich den Motor aufheulen lassen. Sie vergleicht diese mit »Raubtieraugen [...] Also die sind ja designt auf ein bestimmtes Erleben hin, sozusagen so«.

33 Sheller: Mobility Justice.

Über Praktiken, die auch Autofahrende anwenden, um Unfälle über das normale Maß des umsichtigen Fahrens hinaus zu vermeiden, kann ich hier nichts sagen. Insgesamt ist es nicht verwunderlich, dass man sowohl im Auto als auch mit dem Fahrrad vorausschauend und defensiv fährt. Es ist aber keineswegs selbstverständlich. Ich frage mich etwa, ob die Betonung von Vorsicht und Defensivität auch die Funktion für die Radfahrenden hat, eine eigene Agency aufrechtzuerhalten, zuweilen sogar die eigenen Schutzfunktionen zu rationalisieren und zu legitimieren. Es bleibt fraglich, ob Radfahrende mit ihrem Verhalten alle Gefahren antizipieren können: »Aber so, dass ich wirklich so das Gefühl habe, so: ›Okay. Das ist jetzt haarscharf vorbeigegangen«. Das passiert mir nicht mehr so oft. Einfach, glaube ich, aus dem Grund, weil ich so krass irgendwie alle potentiellen Gefahren antizipiere.« (Maria) Es ist nachvollziehbar, dass man sich im Zuschreiben von Agency die eigene Radfahrpraxis erhält. Umgekehrt ist daraus keine Unfallverantwortung für Betroffene abzuleiten.

Diese Verteilung von Verantwortung wird durchaus kritisch gesehen. Lisa sagt, dass sie es ungerecht findet, dass nicht Autofahrenden eingeschärft wird, sofort abzubremesen, wenn sie Fußgänger:innen im Straßenbereich registrieren. Stattdessen würden Kinder schon mit der Angst vor Autos erzogen. Sie findet das auch nicht unvernünftig, angesichts der aktuellen Situation, dennoch bemerkt sie hier eine Schieflage. In dem von Lisa beschriebenen Fall hat die Angst eine abschreckende Funktion. Und natürlich ist diese Disziplinierung von Verkehrsteilnehmenden innerhalb des Systems rational begründet, verteilt aber Vorsichtsmaßnahmen ungleich und lässt die Hierarchie im Straßenraum unangetastet.

Wenn Charlotte sagt, sie würde sich nicht mehr auf Spielzonen verlassen, Maria Angst vor Überholmanövern hat und Katharina abgeklärt und überlegt sagt, dass sie es wahrscheinlich findet, dass sie im Straßenverkehr verunfallt, was zunächst nicht der Statistik entspricht, dann hat die im System Verkehr erzeugte Angst eine Funktion, die weit über Verhaltensmodifikationen im Fahren hinaus in den Alltag wirkt. Daher ist es hinfällig, zwischen Beinahe_Unfall und alltäglicher Erfahrung des Radfahrens zu unterscheiden, wie ich es zu Beginn der Studie trotz eigener, gegenteiliger Erfahrung versuchte. Der Unfall ist fast immer präsent, ohne immer bewusst zu sein, weniger in jedem Gedanken als in Praktiken, die er informiert. In sensorischen Bildern (wie Geräuschen von Kollisionen, die die Radfahrenden verfolgen), Erzählungen, Erfahrungen und in der Praxis selbst, die jedoch Einzelne unterschiedlich ausfüllen.

ERGEBNISSE UND FAZIT

Wenn wir den Unfall allein von seinen Folgen her verstehen, bekommen wir weder seine komplexe Medialität in den Blick, noch, was alles getan wird, um ihn zu verhindern oder abzufedern. Viele Situationen erzeugen zudem durch Affekte wie Angst und Wut Effekte, die sich nicht auf Kollisionen und Überschläge einengen lassen. Dabei sind es vor allem ihre Wiederholung und Dichte, die prägend sind.

Angesichts der Strategien, die Radfahrende erlernt haben, um Unfälle zu verhindern oder sie abzumildern, fällt es schwer, zwischen Alltagspraxis und Unfallvermeidung klar zu unterscheiden. Der Beinahe_Unfall wird also ein Medium des Radfahrens, er ist präsent in der Praxis und formt Radfahren als Kulturtechnik und Praxis, er »informiert«³⁴ das Radfahren. Seine Medialität prägt Einstellungen und Kommunikationsweisen sowie eine Reihe von »Strategien« des Alltags³⁵.

Unfälle mit Rädern sind mehr als plötzliche Ereignisse, mit denen niemand rechnen konnte. Sie sind eingebettet in Strukturen. Der Beinahe_Unfall ist mit Bildern, Narrationen und Wahrnehmungsweisen verknüpft, die ihn zu einem strukturellen Element von Fahrradmobilität machen – ohne, dass Beteiligte direkte physische Unfallfolgen erfahren haben müssen. D.h., der Unfall durchbricht nicht nur eine vorhandene Ordnung. Obwohl er durch seine Plötzlichkeit direkt und z.T. indirekt Betroffene traumatisiert, Leben beendet, verändert und viele betrifft,³⁶ ist er – vor allem in Form von Erzählungen und Bildern – auch Teil einer sozialen und infrastrukturellen Ordnung und bestehender Strukturen. Das heißt aber nicht, dass Unfälle nicht strukturell vermeidbar wären, sondern das Gegenteil.

Der Unfallkomplex ist nicht nur eine Kollision oder ein Überschlag, er ist ein medialer, kommunikativer und sozialer Komplex. Der Unfall ist ein soziales und mediales Ereignis, welches Zeug:innen und weitere andere betrifft und affiziert. Der Unfall wirkt als Serie, in sozialen Strukturen und informiert Praktiken.

Nicht immer sind es die als Unfall wahrgenommenen Situationen, die das eigene Verhalten ändern. »Aber ich glaube, es gibt zwei Unfälle, die mich stark in meinem Fahrradfahrverhalten geprägt haben. Der eine war mein eigener und der andere war nicht mein eigener.« (Maria) Radfahrende haben situativ und biographisch Angstsituationen erlernt, die sie prägen. Ihre Ängste entsprechen nicht immer den (mit)erlebten Unfällen, sie weisen aber eine Überschneidung auf und werden durch tägliche Erfahrungen von »intensiven Situationen« erweitert. Dies heißt nicht, dass die Ängste der Radfahrenden unberechtigt seien, vielmehr ist die Gefahr, die sie erleben, in vielen Statistiken nicht präsent oder wird nicht ausreichend durch den Begriff »Unfall« repräsentiert. Zu nahes Überholen etwa schränkt das Sicherheitsempfinden wesentlich ein, wirkt bedrohlich und unberechenbar.³⁷ Die meisten Tode werden jedoch durch PKW und LKW-Fahrende

34 Simondon: Individuation in Light of Notions of Form and Information.

35 De Certeau: Kunst des Handelns, S. 91.

36 Es wurde verschiedentlich darauf hingewiesen, dass ein einzelner Unfall weite soziale Folgen hat und viele Menschen in unterschiedlichem Maße betrifft, bis zu 113 Menschen pro Unfall, vgl. Leber: »Tödliche Unfälle und ihre Folgen«.

37 Vgl. auch hier Tagesspiegel: »Radmesser«. Auf die Frage »Warum fühlen sie sich unsicher?« gaben 90,8% zu enges Überholen an, gefolgt von »aggressive[m] Verhalten« (82,6%) und parkenden Autos auf Radwegen (80,3%). Auch hier kommen die Kooperationspartner:innen der Studie zu dem Ergebnis: »Gefühlte Unsicherheit wird von einigen Mobilitätsforschern als stark unterschätztes Problem im Verkehr bezeichnet.«

beim Abbiegen/Vorfahrtsmissachtung sowie durch Dooring verursacht. Diese Differenz könnte unter anderem dadurch erklärt werden, dass im Alltag Unfallvermeidung eine wichtige Rolle spielt, der Beinahe_Unfall also häufiger erlebt wird und das Radfahren dadurch geprägt wird. Die Praktiken plausibilisieren wiederum Ängste. Es hängt aber auch damit zusammen, dass sich einige Situationen besser als andere vermeiden lassen und daher mehr Aufmerksamkeit erfahren (Maria: »Ich kann nicht an jedem stehenden Auto gucken: sitzt da jemand drin?«).

Infrastrukturen schreibt man gemeinhin diese Funktion zu, und man möchte sagen, dass es Teil des Systems Verkehrs sei, Unfälle zu vermeiden. Allerdings ist die Frage, wer bestehende Mängel ausgleicht, statt etwa durch verzeihende Infrastrukturen oder präventive Maßnahmen geschützt zu werden. Der Unfall scheint eher in Kauf genommen, denn infrastrukturell mitgedacht zu werden, selbst wenn er vielen anderen hochtechnologischen Systemen jenseits des Verkehrs eingeschrieben ist: Würde man etwa mehrere tausend Tote täglich durch andere Unfallfolgen hinnehmen?

Radfahrende selbst werden zum Relais zwischen Praxis und Infrastruktur, indem sie Praktiken und Strategien entwickeln, nichtvorhandene oder fehlerhafte Infrastrukturen auszugleichen, Raumverteilungsdefizite auszutariieren und Unfälle ganz allgemein durch individuelle Strategien zu vermeiden. Denn man sollte nicht vergessen, dass sich Radfahrende ja meistens im Raum der anderen befinden, schließlich werden Straßen von Autos beansprucht: reine Fahrradinfrastruktur macht z. B. nur etwa drei Prozent der Wege in Berlin aus.³⁸

Viele regelmäßig Radfahrende beschäftigen sich mit dem Thema Unfall und bearbeiten dies auch emotional, sozial und medial. Die Teilnehmenden adressieren im Sinne der motorisierten Gewalt auch die Verantwortung von Autofahrenden: »der ist weitergefahren«, »der hat beschleunigt« etc. sind Ausdrücke, die konkretes, oft als gefährlich wahrgenommenes Verhalten beschreiben. Obwohl in Interviews auch gesagt wird, die Motivation teilzunehmen sei eine, die Strukturen zu problematisieren, zielen Begriffe auf eine Adressierung individueller Autofahrer:innen.³⁹ Die mangelnde Raumaufteilung verschärft wahrscheinlich die soziale und kommunikative Situation noch zusätzlich, was sich wiederum im Erleben von Beinahe_Unfällen spiegelt, die sich dadurch häufen.

Da es sich um eine explorative Studienphase handelt, beschreibe ich hier eher Tendenzen. Das Feld der Befragten muss ausgeweitet werden, um auch andere Erfahrungen intersektionaler Diskriminierung im Zusammenhang mit Ver-

38 Creutzig u.a: »Fair Street Space Allocation«, S. 716. Diese Verknappung macht sich bemerkbar: Lisa und Katharina problematisieren, oft nicht zu wissen, wo man fahren kann: »Du merkst: Das Fahrrad hat hier keinen Raum« (Katharina). Umgekehrt sind wiederkehrende Unsicherheitssituation (Katharina, Maria) sowie zwei konkret erlebte Unfallsituationen (Maria, Lisa) mit »Übersehen« und Einklemmen verbunden. Katharina sagt: »Man merkt schon, dass wir nicht vorgesehen sind als Radfahrende«.

39 Diesen – z.B. dem übermüdeten Taxifahrer als Unfallverursacher – wird jedoch auch Empathie entgegengebracht (Katharina).

kehr und öffentlichem Raum zu verstehen. Dazu sollte auch stärker vergleichend nach Regionen und Ländern geforscht werden. Die spezifischen Sicherheitsbedürfnisse und Erfahrungen behinderter und von Rassismus betroffener Menschen blieben hier unberücksichtigt. Zudem müssen die Interviews auch mit weiteren teilnehmenden Beobachtungen methodisch ergänzt werden.

QUELLENVERZEICHNIS

- ADAC: »Kinder auf dem #Fahrrad transportieren. Was ist am sichersten? #Lastenrad, Anhänger oder Nachläufer?«, https://twitter.com/ADAC/status/1418177241431805955?s=20&t=cLEs2g_TUAtIkEK4bQU3ZA, 12.07.2022.
- Aldred, Rachel: »On the outside: Constructing Cycling Citizenship«, in: *Social & Cultural Geography*, Jg. 11, Nr. 1, 2010, S. 35–52.
- Bee, Julia u.a.: *Fahrradutopien. Medien, Ästhetiken und Aktivismen*, Lüneburg 2022.
- Bee, Julia: »Lob des Fahrradfeminismus«, in: *Genderblog der Gesellschaft für Medienwissenschaft*, November 2018, <https://www.zfmedienwissenschaft.de/online/blog/lob-des-fahrradfeminismus/>, 15.03.2022.
- Cargobike.de: »ADAC lässt es krachen: Gewaltvideo gegen Lastenradler:innen«, <https://www.cargobike.jetzt/adac-laesst-es-krachen-gewaltvideo-gegen-lastenradlerinnen/>, 15.3.2022.
- Caviola, Hugo/Sedlaczek, Andrea Sabine: »Grenzenlose Mobilität und fließender Verkehr. Eine kritische Sprachreflexion«, in: *GAiA*, Jg. 29, Nr. 3, 2020, S. 161–169.
- Cox, Peter: »Bicycle History and Systems of Mobility«, in: Spinney, Justin/Reimer, Suzanne/Pinch, Philip: *Mobilizing Design*, Abingdon 2018, S. 48–61.
- Creutzig, Felix u.a.: »Fair Street Space Allocation: Ethical Principles and Empirical Insights«, in: *Transport Reviews*, Jg. 40, Nr. 6, 2020, S. 711–33.
- De Certeau, Michel: *Kunst des Handelns*, Berlin 1988.
- Eberlein, Isabell: »Wie Frauen und Fahrräder unsere Städte transformieren«. Vortrag auf der Onlinetagung »Frauen machen Mobil(ität)«, 31.10.2020.
- Finkelstein, Kerstin E. *Straßenkampf: Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen*. Berlin 2020.
- Furness, Zack: *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphia 2010.
- George, Sarah: »Ohne Frauen ist keine Verkehrswende zu machen!«, in: *WZB Blog*, 19.01.2021, <https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2021/01/19/ohne-frauen-ist-keine-verkehrswende-zu-machen/>, 12.07.2022.

- Grittner, SuSanne/Prösser, Claudius: »Konsequenzen aus schweren Unfällen. Es braucht drastischere Maßnahmen.«, in: taz vom 03.04.2021, <https://taz.de/Konsequenzen-aus-schweren-Unfaellen!/5763672/>, 15.03.2022.
- Herrndorf, Martin: »Über motorisierte Gewalt«, in: Radkomm.de, 14.05.2017, <https://www.radkomm.de/ueber-motorisierte-gewalt/>, 12.07.2022.
- Jain, Sarah S. Lochlann: »Dangerous Instrumentality. The Bystander as Subject in Automobility«, in: Cultural Anthropology, Jg. 19, Nr. 1, 2004, S. 61-94.
- Knie, Andreas/Canzler, Weert: Autodämmerung: Experimentierräume für die Verkehrswende. Heinrich Böll Stiftung 2019, https://www.boell.de/sites/default/files/strategiepapier_verkehrswende.pdf, 12.07.2022.
- Krone, Stephanie: »Weltklimagipfel/Verkehr: 11 Prozent CO2 Einsparung durch Radverkehr möglich (Pressemitteilung)«, in: ADFC.de, 02.11.2017, <https://login.adfc.de/presse/pressemitteilungen/weltklimagipfel--verkehr-1keprozent-co2-einsparung-durch-radverkehr-moeglich>, 28.09.2021.
- Le Monde Diplomatique: »Lebensgefährlicher Straßenverkehr.« In: taz Entwicklungs GmbH & Co (Hrsg.): Themenheft Raserei und Stillstand: Die Mobilität und ihre Zukunft, Berlin 2021, S. 52-53.
- Leber, Sebastian: »Tödliche Unfälle und ihre Folgen. Mit voller Wucht«, in: Tagesspiegel 15.05.2018, <https://www.tagesspiegel.de/berlin/toedliche-unfaelle-und-ihre-folgen-mit-voller-wucht/21265494.html>, 12.07.2022.
- Manderscheid, Katharina: »From the Auto-mobile to the Driven Subject? Discursive Assertions of Mobility Futures«, in: Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies, Jg. 8, Nr. 1, 2018, S. 23-43.
- Manne, Kate: Down Girl. Die Logik der Misogynie. Berlin 2019.
- Popan, Cosmin: Bicycle Utopias: Imagining Fast and Slow Cycling Futures, Abingdon 2019.
- Schneidemesser, Dirk/Krüger, Anja: »Verkehrsforscher über Sprache: Die Straße war mal für Kinder«, in: taz vom 11.05.2021, <https://taz.de/Verkehrsforscher-ueber-Sprache!/5766200/>, 12.07.2022.
- Schneidemesser, Dirk: »Wir brauchen eine neue Sprache für Verkehrsberichterstattung«, in: Blog des Instituts für transformative Nachhaltigkeitsforschung, 22.04.2021, <https://www.iass-potsdam.de/de/blog/2021/04/wir-brauchen-eine-neue-sprache-fuer-die-verkehrsberichterstattung>, 12.07.2022.
- Schwaab, Herbert: »Das Fahrrad im Kino: Lost and Found«, in: Bee, Julia u.a.: Fahrradutopien. Medien, Ästhetiken und Aktivismen, Lüneburg 2022, S. 185-232.
- Seiler, Cotton: Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America. Chicago 2008.

- Sheller, Mimi: »Automotive Emotions: Feeling the Car« In Featherstone, Mike/Thrift, Nigel/Urry, John (Hrsg.): Automobilities, New York 2005, S. 221–242.
- Sheller, Mimi: Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes, London 2018.
- Simondon, Gilbert: Individuation in Light of Notions of Form and Information, Minneapolis 2020.
- Spinney, Justin: »Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice«, in: Rosen, Paul/Cox, Peter/Horton, David (Hrsg.): Cycling and Society, Aldershot 2007, S. 25-45.
- Sprenger, Florian: »Autonome Automobilität, eine medien- und kulturwissenschaftliche Einführung«, in: ders. (Hrsg.): Autonome Autos, Medien- und kulturwissenschaftliche Perspektiven auf die Zukunft der Mobilität, Bielefeld 2021, S. 9-81.
- Statistisches Bundesamt: »Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden«, 2021, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/hauptverursacher-fahrzeugart.html>, 12.07.2022.
- Statistisches Bundesamt: »Pressemitteilung 260 vom 9. Juli 2019«, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/07/PD19_260_46241.html;jsessionid=B51435ED817DA65BB3833E9B2AB18DF9.internet712, 12.07.2022
- Tagesspiegel: »Radmesser«, Studie zu Überholabständen sowie Befragung Radfahrender in Berlin 2018, <https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser/index.html>, 12.07.2022.
- Urry, John: »The ›System‹ of Automobility«, In Featherstone, Mike/Thrift, Nigel/Urry, John (Hrsg.): Automobilities, New York 2005, S. 25–40.