

## Einleitung

Erwachen. *„Benjamin bezeichnet den Modus des Erwachens - »Erwachen aus dem neunzehnten Jahrhundert«, eine Erkenntnisform, die Elemente aus Traum- und Wachbewußtsein vereine und die im dialektischen Bild ihre stärkste Ausdrucksform habe - als erkenntnistheoretische Methode des Projekts seiner Passagenarbeit. (...) Mein Fahrradprojekt soll Bestandteil der großen zu leistenden Arbeit über das Erwachen aus dem Zeitalter des Automobils werden.*

*Die vektorielle Ordnung des Raumes durch Straßen, seine Homogenisierung durch die Straßenverkehrsordnungen, die »Gefahren und Risiken« des Verkehrs, »Freiheit und Individualismus« der/durch Fortbewegung, sind das »von jeher Gewesene« unserer Epoche, an das es sich individuell anzupassen gilt. Das Fahrrad, Fortbewegungs- und Leistungsoptimierungsmaschine: Produkt und Ausdruck des technischen Dispositivs und zugleich Schlafwandler: Medium »romantischer« Träume von Muße, Reise, Landschaftsschau - einer »ganz anderen« als der entfremdeten maschinisierten und linearisierten Fortbewegung - ist G r e n z g ä n g e r (Schwellentreter) in der Epoche des Autoverkehrs.“<sup>1</sup>*

Als Simon Sparwasser nach zweieinhalb Monaten philosophischen Fahrradtouren dieses Programm zur Weiterführung und Ausarbeitung des *bike´n phile* - Projekts formulierte, war mir nicht wirklich klar, in welche Tiefe und vor allem Breite mich dieses führen würde. Obwohl keiner der folgenden Texte den Rahmen des auf wenigen Zeilen ausgebreiteten Konzepts verlässt, konnte ich in der Zeit und in dem Raum, die/der mir für die Ausformulierung dieser Arbeit zur Verfügung stand, unmöglich in der angemessenen Gründlichkeit und Ausführlichkeit auf alle meines Erachtens wesentlichen Aspekte der sich überlagernden Dispositive von Fahrrad und Automobil eingehen.

So mussten einige Aspekte, die in meinen ersten Gliederungen fest verankert waren, vorläufig unbehandelt bleiben. Nicht berücksichtigen konnte ich in der Arbeit in der hier vorliegenden Form den Zusammenhang zwischen Individualverkehr und Stadtentwicklung, auf den nur an einigen Stellen cursorisch verwiesen wird. Bereits in den Überlegungen der Fahrradtheoretiker um die Jahrhundertwende kündigt sich eine

---

<sup>1</sup> Simon Sparwasser, *bike´n phile* - website, EinTrAG am 30.9. (Paris / Erwachen: Der Traum des Autoverkehrs), 1999.

Trendwende in der Stadtentwicklung an, die mit dem Automobil ihren radikalen Vollzug erfahren wird und in der Entstehung postmoderner, länderüberspannender Stadtgebilde gipfelt, zu denen das Knüpfen flächendeckender Autobahnnetze ebenso gehört, wie die Aufweichung ursprünglich zentralistischer Stadtstrukturen. Vermutlich ließe sich der Zusammenhang zwischen Verkehrspolitik und Stadtentwicklung beispielhaft an dem Verdrängungsprozess der Eisenbahn durch das Automobil - welcher die Argumente für das Fahrrad übernimmt - in den USA untersuchen. Sparwasser war im Laufe seiner Tour zu der Überzeugung gelangt, dass ihm ein Verlassen der Stadt strukturell unmöglich sei, da er sie unter seinen Rädern mit sich führe.

Ein weiterer zentraler Aspekt, der draußen bleiben musste, ist der Zusammenhang zwischen Industrialisierung, Arbeit und Sport, wie er sich in der Rekordorientiertheit des Rennsports und seiner Ausstrahlungswirkung auf die breitensportliche Verbreitung des Fahrrads sowie dessen technischer Entwicklung, beispielhaft ausdrückt. Eine Untersuchung in dieser Richtung müsste sich m.E. an den bahnbrechenden Untersuchungen Henning Eichbergs zur Entstehung des modernen Sports als Ausdruck der grundlegenden Veränderung des Verhaltens gegenüber Zeit und Raum ausrichten.

Der dritte Zusammenhang, den darzulegen mir hoffentlich zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist, weil ich ihn jetzt nicht berücksichtigen konnte, ist der Komplex einer gewissen Vorstellung von Emanzipation durch Technik. So findet sich fast keine größere deutschsprachige Darstellung der Geschichte des Fahrrads, die nicht die Bedeutung des Fahrrads für die Emanzipation der Frau hervorhebt. Das Gleiche gilt, mit einer zeitlichen Verzögerung von ein paar Jahren und in etwas kleinerem Umfang, auch für die Arbeiterfrage. Die meisten Autor/innen beschränken sich jedoch auf eine Aneinanderreihung der immer gleichen Quellen, welche die Begeisterung oder die moralische Empörung der Jahrhundertwende spiegeln und lassen sich ansonsten von ihrer eigenen Begeisterung über die - in der Tat! - beeindruckende Deutlichkeit der Quellen jener Zeit forttragen. Dahinter scheint mir ein gleichsam evolutionäres Modell gesellschaftlicher Entwicklung zu stehen, das seine Wirksamkeit nicht auf dem Feld der politischen oder philosophischen Diskurse, sondern auf der Basis technologischer bzw. ökonomischer Entwicklungen begründet. Welche Gemeinsamkeiten lassen sich zwischen der Darstellung der emanzipatorischen Wirkungen des Fahrrads und der anderer neuer Technologien finden? Gibt es strukturelle Übereinstimmungen zwischen

den Artikulationen der verschiedenen gesellschaftlichen Reformbewegungen um die Jahrhundertwende - ob "technikfreundlich" oder "technikfeindlich" - und wie gestaltet sich das Wechselverhältnis mit der machtvoll sich entfaltenden Produktwerbung auf Plakaten und in Zeitschriften? Eine diskursanalytische Untersuchung dieser Zusammenhänge könnte vielleicht einiges zur Erkenntnis der Konstitution von bis heute wirksamen Mythen über die Bedeutung reformerischer und gegenkultureller Bewegungen seit Beginn des 20. Jahrhunderts zutage fördern.

Die Arbeit konzentriert sich stattdessen zum einen auf die Teile, welche die *Techniken der Erzählung* - der Fahrradtour, der gesellschaftlichen Wirkungen des Fahrrads - untersuchen; zum anderen auf die *technologie- und wahrnehmungsgeschichtlichen Zusammenhänge*, in denen das Fahrrad sich entwickelte und durchsetzte. Der erste Teil der Arbeit ist also eher diskursanalytischen und klassisch geisteswissenschaftlichen Fragestellungen verpflichtet, während der zweite sich verstärkt in eine kulturhistorische und medientheoretische Perspektive begibt. Im letzten Kapitel versuche ich eine erkenntnistheoretische Reprise des zuvor kulturwissenschaftlich Erarbeiteten und zugleich eine explizite Weiterführung der Sparwasser-Fragestellungen, indem ich Texte aus dem *bike 'n phile*-Projekt mit aktuell geschriebenen montiere.

Die Arbeit beschränkt sich bewusst im wesentlichen auf den Zeitraum zwischen etwa 1870 und kurz nach 1900, da in diesem die Hochzeit des Fahrrads als Übergangsmedium liegt; aus einer ersten, kollektiven, Phase der Industrialisierung der Umwelt und des Verkehrs in die zweite, individualtechnologische, welche vielleicht noch heute andauert. Alle wesentlichen Äußerungen sind in dieser Zeit formuliert worden, bis auf diejenigen, welche aus einer verkehrspolitischen oder historischen Perspektive die Renaissance des Fahrrads seit den 1970er Jahren begleiten und vorantreiben. Für eine alltagskulturelle oder sozialhistorische Untersuchung mag der Zeitraum nach dem ersten Weltkrieg und bis zum zweiten oder noch darüber hinaus interessant sein, weil sich die Durchsetzung des Fahrrads als Massenverkehrsmittel dann noch weiter fortsetzt und zu seiner größten zahlenmäßigen Ausbreitung führt. Für eine diskursanalytische und ideengeschichtliche Arbeit dagegen gibt es da nichts mehr zu holen. Auch die genealogische Fragestellung nach dem Imaginären des Automobilismus findet dann keine Zeugnisse mehr.