

DIE STRUKTUR FÄHRT MIT

Bourdieu's Theorie der Praxis am Beispiel des
Radfahrens in Guadalajara, Mexiko



**Wissenschaftliche Hausarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades
eines Bachelor of Arts/eines Baccalaureus Artium
der Universität Hamburg**

von

Kai-Uwe Konnerth

aus

Blasendorf, Rumänien

Hamburg, 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Theorie der Praxis.....	4
2.1	Habitus.....	4
2.2	Feld.....	6
2.3	Kapitalformen.....	7
3	Forschung und Analyse­methode.....	8
4	Ethnografische Beschreibung des Radfahrens in Guadalajara.....	10
5	Das (Sub-)Feld des Radfahrens und Habitus.....	12
5.1	Die Akteur_innen des Feldes des Radfahrens.....	14
5.2	Klasse und Geschlecht im Feld des Radfahrens.....	16
6	Exemplarische Analyse: die Radaktivist_innen.....	17
6.1	Gruppenhabitus.....	18
6.1.1	GDL en Bici.....	18
6.1.2	FemiBici.....	20
6.1.3	RUM.....	21
6.1.4	Zusammenführung und Interpretation.....	22
6.2	Kapitalvolumen und -struktur.....	23
6.3	Zugang zum und Position im Feld, Motivationen und Agenden.....	24
6.3.1	GDL en Bici.....	25
6.3.2	FemiBici.....	26
6.3.3	RUM.....	27
6.3.4	Zusammenführung und Interpretation.....	28
6.4	Habitus und Kapital im Feld als Generatoren sozialer Praxis.....	29
7	Diskussion.....	32
8	Literaturverzeichnis.....	37
8.1	Interviews.....	39
8.2	Bildnachweise.....	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Felder in herrschender (+) und beherrschter (-) Position.....	14
Abbildung 2:	Das fragmentierte Feld des Radfahrens.....	14
Abbildung 3:	Motivationen im Feld des Radfahrens.....	15

1 Einleitung

„Da die Akteure die Gegenstände vermittelt der Wahrnehmungs- und Wertungsschemata ihres jeweiligen Habitus erfassen, wäre die Annahme naiv, alle Akteure, die sich einer bestimmten Praxis widmen, Sport oder sonstigem, würden ihr dieselbe Bedeutung beimessen oder streng genommen sogar jeweils dasselbe tun.“
(Bourdieu 1987a: 334)

Symbol für Fortschritt oder Vergangenheit, Instrument des Widerstands oder Massenphänomen, Ausdruck eines Lebensstils oder Produkt der Notwendigkeit, Sportgerät oder Kinderspielzeug, Arbeitsmaschine oder Freizeitobjekt – das Fahrrad als Transportmittel war und ist alles zugleich. Seine Verwendung wurde seit seiner Erfindung flexibel gehandhabt, seine Symbolik reicht von Stigmatisierung über Bewunderung bis zur Revolte. Ob im 19. Jahrhundert als Zeichen des technischen Fortschritts für die Oberschicht, als „King of the Road“ im Zeitalter der fordistischen Massenproduktion oder als Ausdruck eines ökologisch nachhaltigen und modischen Lebensstils der Mittelschichten in den letzten Jahrzehnten, wurden diesem flexiblen Gerät je nach Ort, Zeit und Nutzer_innen¹ unterschiedliche Bedeutungen zugeschrieben (Vivanco 2013: 23ff.). Als Symbol der Emanzipation der „neuen Frauen“ in den 1890ern, als Instrument der Verbreitung sozialistischer Ideen, als Markenzeichen einer alternativen Entwicklung der „grünen“ Bewegungen oder als Symbol des Widerstands libertärer und radikal-demokratischer Gruppen wie *critical mass*²³, ist das Fahrrad auch immer wieder Gegenstand politischer Auseinandersetzungen, Ausdruck sozialen Wandels und von Gegenkultur (Horton o.J.).

Die Einstellung zum Fahrradfahren und die Bedeutung dieser Praxis werden ständig neu verhandelt, was teils widersprüchliche Ergebnisse hervorbringt. Während in den reichen Ländern des politischen Nordens mit hohem Kraftfahrzeugaufkommen das Radfahren immer weiter an Bedeutung und Prestige hinzugewinnt und gefördert wird, tendieren machtvolle Interessen in den Ländern des Südens mit geringerer Autonutzung dazu, Radfahren als rückständig zu etikettieren und das Streben nach motorisierter Fortbewegung zu fördern (Horton et al. 2007: 4).

1 Ich verwende in dieser Arbeit durchgehend ein Gender Gap – sofern es sich nicht um Zitate oder explizit als „männlich“ wahrgenommene Akteure handelt – um dem hegemonialen Zweigeschlechtlichkeitssystem entgegenzuwirken. Auch wenn hierdurch eine vermeintlich schlechtere Lesbarkeit verursacht werden sollte, möchte ich auf die im Habitus eingelagerten (veränderlichen) Normen eines binären Geschlechtersystems aufmerksam machen.

2 Eine weltweite Aktionsform der Selbstermächtigung von Radfahrer_innen, z.B. in Hamburg <http://criticalmass.hamburg/>.

3 Eigennamen, Literaturtitel und lokaler Sprachgebrauch werden durchgehend, Fachtermini bei der ersten Erwähnung, kursiv geschrieben.

Auch wenn für die meisten Menschen Radfahren eine (ökonomische) Notwendigkeit war und ist, variieren Motivationen und *framings* derer, die sich bewusst dafür entscheiden, in Ort und Zeit (Horton et al. 2007: 6). Der Akt des Radfahrens spiegelt in diesem Sinne gesellschaftliche Normen wider, reproduziert sie oder bringt „neue“ Arten des Radfahrens und somit auch gesellschaftlichen Wandel hervor (Horton et al. 2007: 7). Dieser Zusammenhang zwischen gesellschaftlicher Struktur und sozialer Praxis soll als Gegenstand dieser Arbeit untersucht werden.

Indem ich mich auf Pierre Bourdieus (2012 [1979]) *Theorie der Praxis* beziehe, lege ich sozialem Handeln eine „Haltung“ zu Grunde. Wie in seinen späteren Werken (z.B. 1987; 1996; 1998) weiter ausgearbeitet wird, entsteht durch inkorporierte soziale Erfahrungen ein spezifischer *Habitus*, der als handlungsleitendes Prinzip in der Praxis erkennbar wird. Zu überprüfen ist, wie sich inkorporierte Erfahrungen im sozialen Raum auf den *Habitus* der Akteur_innen im Feld des Radfahrens auswirken, der sich wiederum bei der Einstellung zu beziehungsweise Bewertung und Nutzung von Fahrrädern erkennbar macht. Von welcher Beschaffenheit dieser *Habitus* ist, hängt nach Bourdieu im Besonderen von den in ihm verkörperten *sozialen Dimensionen Klasse und Geschlecht* sowie dem individuellen *Zugang zum Feld* ab. Zu zeigen ist, wie die verschiedenen Akteur_innen durch ihre Praxis und Akte der Machtausübung aushandeln, wer wann, wo, auf welche Art und zu welchem Zweck Fahrrad fahren darf, kann, soll und muss oder eben nicht.

Darstellen möchte ich dies am Beispiel der Radfahrer_innen Guadalajaras, der zweitgrößten Stadt Mexikos, wo ich hierzu eine dreimonatige Feldforschung durchgeführt habe (siehe Kap. 3). Dort ist das Radfahren eine marginale Art der Fortbewegung und findet hauptsächlich aus ökonomischen Gründen oder innerhalb geschützter Räumen statt. Trotz schlechter Infrastruktur gewinnt das Radfahren in Guadalajara jedoch seit einigen Jahren an Popularität. Verantwortlich hierfür ist nicht zuletzt eine Bewegung von Radaktivist_innen, die seit Beginn des neuen Jahrtausends versuchen, das schlechte „Image“ des Fahrrads zu verbessern. Dabei bringen sie sich in politische Diskussionen um die Nutzung der Stadt ein, erstellen Studien, informieren über die für Radfahrer_innen feindlichen Umstände und die eigene „Unsichtbarkeit“ in den Köpfen der Menschen und in den Gesetzesbüchern. Sichtbarstes Medium hierfür sind die inzwischen mehr als dreißig Mal pro Woche durchgeführten *paseos ciclistas*⁴, bei denen sich zwi-

4 dt. Radrundfahrten, im Folgenden *paseos* genannt. <http://www.bici10.org/p/itinerario-de-las-rodadas-recorridos-en.html> vermittelt einen Überblick über die verschiedenen *paseos*.

schen einer Hand voll und mehreren Tausend Radfahrer_innen meist abends treffen, um gemeinsam in einem durch die Masse geschützten Raum das in die Praxis umzusetzen, was sie sich meistens tagsüber und alleine nicht zutrauen – sich auf dem Rad in der Stadt fortzubewegen.

Aus diesem kurzen Abriss ist zu erkennen, dass das Radfahren in Guadalajara im bourdieuschen Sinne ein umkämpftes Feld ist, in dem verschiedene Akteurinnen und Akteure um Macht und Einfluss kämpfen und dabei verschiedene Positionen einnehmen, die in Haltung zum Radfahren und der eigenen Praxis erkennbar werden. Im Bezug auf obige Ausführungen zu Struktur und Praktiken des Radfahrens stellt sich mir folgende Frage: Inwieweit lassen sich die unterschiedlichen Positionen und Praktiken der Akteur_innen(gruppen) im umkämpften Feld des Radfahrens in Guadalajara, Mexiko, anhand der Theorie der Praxis nach Bourdieu erklären?

Diese Arbeit ist so gegliedert, dass in Kapitel 2 Bourdieus erwähnte *Theorie der Praxis* mit ihren fundamentalen Begriffen *Habitus*, *Kapital* und *Feld* nachgezeichnet werden soll, die als Grundlage der späteren Analyse fungiert. Im darauf folgenden Kapitel 3 erläutere ich die Methoden der Datenerhebung während meiner Feldforschung in Guadalajara sowie die Methodik der in der Analyse verwendeten *Habitusanalyse*. Kapitel 4 skizziert in einer kurzen ethnografischen Beschreibung das Feld des Radfahrens in Guadalajara und den gesellschaftlichen Kontext. In Kapitel 5 steht die Beschaffenheit und Eingrenzung des Feldes, die involvierten Akteur_innen und Gruppen sowie erkennbare Habitus im Mittelpunkt. Im Anschluss werden die sozialen Dimensionen Klasse und Geschlecht diskutiert, da sie sich als gesamtgesellschaftliche Strukturen auf die soziale Praxis aller Akteur_innen auswirken. Nach diesem Überblick folgt schließlich in Kapitel 6 die vertiefende Analyse einer Gruppe von Akteur_innen am Beispiel der Fahrradaktivist_innen in Form der Untersuchung ihrer spezifischen Praxis im Feld und dem Versuch der Herausarbeitung eines dieser Gruppe spezifischen Habitus. Zusätzlich wird exemplarisch überprüft, wie die Art des Zugangs zum Feld des Radfahrens die eingenommene Position der Akteur_innen und ihre soziale Praxis beeinflusst. Zum Abschluss werden in einem Diskussionsteil in Kapitel 7 die gewonnen Erkenntnisse kritisch hinterfragt, auf Lücken untersucht und gezogene Schlüsse in einen breiteren Kontext eingebettet.

2 Theorie der Praxis⁵

In *Die feinen Unterschiede* (1987 [französisches Original 1979]) konkretisiert Bourdieu seine Gedanken zur Generierung sozialer Praxis in folgender Formel⁶:

„[(Habitus)(Kapital)] + Feld = Praxis“ (Bourdieu 1987a: 175).

Praxis ist somit abzuleiten „aus der Kombination von Handlungsmöglichkeiten (Habitus und Kapital) innerhalb bestimmter Strukturen (Feld)“ (Lenger et al. 2013b: 21). Wichtig ist dabei, dass diese jeder Akteurin und jedem Akteur individuelle Kombination von Dispositionen innerhalb eines sozialen Feldes wirkmächtig ist und untersucht werden muss, um Bedeutung zu erlangen.

Zunächst wird hier der von Bourdieu geprägte Begriff Habitus erläutert, bevor anschließend in einem zweiten Teil das Feld als Kontext sozialer Praxis und daraufhin die darin wirkenden verschiedenen Formen von Kapital nachvollzogen werden.

2.1 Habitus

Als fundamentaler Teil der Gesamtheorie ist das Konzept des Habitus zu verstehen als geschichtlich in den Körper eingelagertes, Praktiken generierendes Prinzip von „Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata“ (Bourdieu 1987b: 101), das zu einer „Konstanzheit“ (ebd.) im Verhalten von Menschen führt.

Dem Habitus liegt eine Doppelfunktion zu Grunde, er ist zugleich erzeugte soziale Praxis (*opus operatum*) als auch Praxis generierendes Prinzip (*modus operandi*) (Lenger et al. 2013b: 19). Er ist damit ein „System dauerhafter und übertragbarer *Dispositionen*, als strukturierte Strukturen, die wie geschaffen sind, als strukturierende Strukturen zu fungieren“ (Bourdieu 1987b: 98, Hervorhebung i.O.), ohne dabei bewusstes Handeln voraussetzen zu müssen.

Als *strukturierte Struktur* bedingt die individuelle Sozialisation die Habitusformierung der Akteur_innen. Kulturelle Praktiken werden demzufolge durch familiäre und schulische Erziehung erlernt und prägen ein Leben lang. Auch wenn eine spätere (Sekundär-, oder gar Tertiär-) Sozialisation möglich ist, gilt bei Bourdieu das „Primat der Primärsozialisation“ (Lenger et al. 2013b: 23), die in den meisten Fällen an die soziale Herkunft und den Beruf des Vaters⁷ gebunden ist (Lenger et al. 2013b: 23). Diese „cha-

5 Ich zeichne hier einer sehr verkürzte Version der Theorie der Praxis nach, da der Schwerpunkt dieser Arbeit auf der Analyse liegt. Ausführliche Zusammenfassungen finden sich bei Krais/Gebauer (2013) und Lenger et al. (2013a).

6 Diese Gleichung ist nicht mathematisch zu verstehen.

7 Da diese Fixierung auf den Vater zu Zeiten der Theorieentstehung in der 60er und 70er Jahren Sinn gemacht haben mag, verwende ich hier Bourdieus Wortlaut, obwohl ich im heutigen Kontext von alleinerziehenden und berufstätigen Müttern Abstand von dieser Vorstellung des männlichen

rakteristischen Strukturen einer bestimmten Klasse von Daseinsbedingungen“ (Bourdieu 1987b: 101), also die Lebens- und Familienverhältnisse in der Kindheit (geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, Konsumtionsformen, Verwandtschaftsbeziehungen etc.) sind es, die „die Strukturen des Habitus erzeugen, welche wiederum zur Grundlage der Wahrnehmung und Beurteilung aller späteren Erfahrungen werden“ (ebd.), die also ein Leben lang prägend bleiben.⁸

Der Habitus erzeugt wiederum als *strukturierende Struktur* eine Art „Handlungsgrammatik“ (Krais/Gebauer 2013: 32), die „von innen“ hervorgebracht wird und „korrekte Verhaltensweisen“ generiert, die mit denen anderer Individuen und gesellschaftlichen Konventionen übereinstimmen (Krais/Gebauer 2013: 32f.). Soziale Praxis wird vergleichbar mit einer endlosen Spirale zwischen Hervorbringen und Bedingtheit von Strukturen generiert, wodurch die Dichotomie von Struktur beziehungsweise Gesellschaft und Individuum aufgelöst wird.

Obwohl mit dem Habitus eine „grundsätzliche Haltung zur Welt“ entwickelt wird, ist dieser nicht immun gegen Veränderungen. Seine Stabilität und die Konsistenz des Handelns hängen von sozialen Verhältnissen ab (Krais/Gebauer 2013: 71), wobei die „Habitus prägenden Erfahrungen der Heranwachsenden durchaus heterogen und widersprüchlich sind und sich nicht bruchlos oder gar harmonisch ineinander fügen“ (ebd.) und somit Spielraum zu Veränderungen geben.

Als „einheitsstiftende[s] Erzeugungsprinzip aller Formen von Praxis“ (Bourdieu 1987a: 282f.) bringt der Habitus kohärente Verhaltensweisen hervor, ähnlich der „persönlichen Handschrift“ (ebd.), die ungeachtet des Untergrunds oder des Schreibwerkzeugs eine „Familienähnlichkeit“ (ebd.) der hervorgebrachten Schriften einer Person aufweist. Diese „stilistische Einheitlichkeit“ (Bourdieu 1998: 21) der Praxis verbindet Akteur_innen einer Klasse miteinander, die ähnliche Existenzbedingungen der Habitusproduktion teilen.

Der Habitus klassifiziert Formen von Praxis und bewertet diese (Bourdieu 1987a: 277 f.). Eine Unterscheidung findet dabei über den Geschmack statt, womit sich eine „repräsentierte soziale Welt, mit anderen Worten *der Raum der Lebensstile*“ (ebd.; Hervorhebung i.O.) ausbreitet. Der Geschmack trägt weit gewichtiger als Meinungen und Ansichten zur Einheit einer Klasse bei (Bourdieu 1987a: 137), da er selbst kaum dem Bewusstsein zugänglich ist (Bourdieu 1987a: 283). Erst der Geschmack gibt unter-

„Familienernährers“ nehmen möchte.

8 Die konkrete Habitusgenese und -vermittlung wurde von Bourdieu nicht vertieft (Lenger et al. 2013b: 30).

schiedlichen Klassifikationen eine symbolische Bedeutung. Er schafft somit auch Hierarchien und prägt die Klassenstellung (Bourdieu 1987a: 284). Entlang des Geschmacks und der Lebensstile entstehen somit Möglichkeiten der Distinktion. Als „logisches Zwischenglied zwischen den objektiven Lebensverhältnissen – der Klassenlage – und der klassenspezifischen Lebensführung“ (Krais/Gebauer 2013: 43) verdeutlicht sich Geschmack über den Habitus als „Körper gewordene Klasse“ (Krais/Gebauer 2013: 40).

2.2 Feld

Bourdieu sieht das Feld als „Mittelpunkt der Forschungsoperation“ (Bourdieu/Wacquant 1996: 139). Erst in dieser Konstruktion kommt „die soziale Logik der Praxis an die Oberfläche“ (Engler 2013: 251). Es ermöglicht sich der Dichotomie Struktur/Akteur_in zu entziehen, da Akteur_innen als „nichts anderes als personifizierte Strukturen“ (Krais/Gebauer 2013: 57) konstruiert werden (siehe Kap. 2.1). Die Analyse des Feldes, das heißt der Beziehungen der Akteur_innen innerhalb diesem, legt Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Positionen im Feld und den damit verbundenen „Dynamiken“ (Engler 2013: 253) um diese Positionen und somit Machtunterschiede innerhalb des Feldes dar. Felder lassen sich weder auf ein „einheitliches, universelles Grundprinzip reduzieren“ (Engler 2013: 253), noch ist in ihnen eine „Dimension des Sozialen“ (ebd.) (z.B. männliche Herrschaft) abwesend, sondern diese wirkt in jedem Feld auf eine spezifische Art und Weise (ebd.).

Alle Felder verfügen über eigene „Grundgesetze“ (Bourdieu 1998: 149f.), wobei die Grenzen der einzelnen Felder unscharf sind. Sie werden von den Akteur_innen selbst „von innen festgelegt“ (Bourdieu/Wacquant 1996: 130), indem der „Eintritt“ und die Zugehörigkeit durch Anerkennung bereits etablierter Akteur_innen geregelt werden. Felder können als *Subfelder* auch ineinander verschachtelt oder überlappend sein und beeinflussen sich dadurch gegenseitig.

Obwohl die von den Akteur_innen eingenommenen Positionen in Feldern konträr sein können, einigt sie eine geteilter Glaube an die Sinnhaftigkeit um die Teilhabe an einem Feld, die *illusio*, der „praktische Glaube“ (Bourdieu 1987b: 126). Wacquant benutzt zur Illustration des Zusammenhangs von Körper und Feld in Bezug auf Bourdieu die Metapher des Spiels:

„[D]er Spieler bezieht ihn [den Spielplatz] in seinen Körper mit ein und spürt beispielsweise die Richtung des ‚Tores‘ ebenso unmittelbar wie die Vertikale und Horizontale seines eigenen Leibes. Es genügt nicht, wenn man sagt, das Bewußtsein bewohne diese Umwelt. Es gibt in diesem Moment nichts anderes als die Dialektik von Umwelt und Handlung. Jedes Manöver, das der Spieler vollführt, verändert den Aspekt des Spielfeldes und zeichnet darin

neue Kraftlinien ein, wo dann ihrerseits die Handlung verläuft und sich realisiert, indem sie das phänomenale Feld erneut verändert“ (Wacquant 1996: 43).

Mit dem Glauben an das Feld und Anerkennung der Kriterien für „gutes“ Spiel existiert ein verbundenes Interesse, Einfluss darauf zu nehmen und Energie, Zeit und Kapital in dieses „Spiel“ zu investieren (Krais/Gebauer 2013: 62).

Da es meistens keine explizite Teilnahmeerklärung beim Zugang zu einem Feld gibt und Akteur_innen in manche Felder „hineingeboren“ werden, kommt ihnen die Anerkennung des Feldes und der Spielregeln meist als „selbstverständlich“ oder „natürlich“ vor, was Bourdieu als *doxa* bezeichnet (Bourdieu 1987b: 126). Wird man nicht in ein Feld „hineingeboren“, muss man sich in „unzähligen Akten des Anerkennens“ (Bourdieu 1987a: 124f.) sozusagen als „Eintrittsgeld“ (ebd.) in einem „langwierigen Prozeß von Kooptation und Initiation, der einer zweiten Geburt gleichkommt“ (ebd.) Zugang zum Feld erarbeiten, da man sich nicht einfach für den Eintritt in ein Feld entscheidet, sondern von anderen als „zugehörig“ anerkannt werden muss, was allerdings auch eine Kompatibilität von Habitus und Feld voraussetzt.

2.3 Kapitalformen

Felder sind durch die ungleiche Verteilung von *Kapital* gekennzeichnet. Erst diese Struktur macht es möglich, dass Akteur_innen durch die Wirkung ihres Kapitals Profite einstreichen und die „Spielregeln“ im Feld zu ihren Gunsten verändern können (Bourdieu 1992: 58). Positionen im Feld werden determiniert durch die „Struktur der Distribution der verschiedenen Arten von Macht (oder Kapital) [...] und damit auch durch ihre objektiven Relationen zu anderen Positionen (herrschend, abhängig, homolog usw.)“ (Bourdieu/Wacquant 1996: 127).

Ausschlaggebend für die Position von Akteur_innen im Feld ist somit das *Gesamtvolumen* und die *Struktur* ihres Kapitals. Bourdieu unterscheidet dabei in *ökonomisches*, *kulturelles* und *soziales Kapital*.⁹ Die einzelnen Kapitalarten sind gegenseitig konvertierbar. Da diese in den verschiedenen Feldern jeweils andere Bedeutungen haben, ist das Umwechselln in eine andere Kapitalart als Strategie zu begreifen, dieses zu erhalten oder auszubauen (Bourdieu 1992: 73).

Je mehr Gemeinsamkeiten Akteur_innen in Kapitalvolumen und Struktur aufweisen, desto näher sind sie im *sozialen Raum* beieinander positioniert und desto wahrscheinlicher ist ein ähnlicher *Lebensstil*. Die Positionierung im sozialen Raum wird von Bour-

9 Die Kapitalarten werden als bekannt vorausgesetzt und hier nicht weiter erläutert. Für eine Zusammenfassung siehe Bourdieu (1992).

dieu dabei anhand des Berufes und Geschmacks (z.B. der Konsumtion von Kultur, Essensvorlieben, Automarken etc.) festgelegt (Bourdieu 1987a: 212). Unterschiedliche Positionen und Klassifizierungen im sozialen Raum resultieren damit in Unterschieden in der Lebensführung, die sich äußern in „Unterschieden des Geschmacks, der Sichtweisen der sozialen Welt und vor allem in einer sozialen Praxis, die Unterscheidungen vornimmt, Unterschiede bewertet und ihnen damit erst ihren sozialen Sinn gibt“ (Krais/Gebauer 2013: 36).

Nach diesem kurzen Abriss des dieser Arbeit zu Grunde liegenden Theoriegebildes werden im folgenden Teil die Herangehensweise der Feldforschung und die Analysemethoden behandelt.

3 Forschung und Analysemethode

Die erhobenen Daten zur Praxis des Radfahrens in Guadalajara stammen aus einer dreimonatigen Feldforschung im Rahmen eines Seminars zu Stadtethnologie an der *Universidad de Guadalajara* von September bis Dezember 2013. Mein selbst gewähltes Forschungsthema war die Fahrradfahrer_innenbewegung in Guadalajara, was der ganzen Forschung einen *bias* in Richtung organisierte Fahrradgruppen gegeben hat, während andere hier erwähnte Akteur_innen nur oberflächlich betrachtet wurden.

In Form von teilnehmender Beobachtung als Alltagsradfahrer in der Stadt, bei unterschiedlichen *paseos*, der *ViaReactiva*¹⁰, dem nationalen Fahrradfahrer_innenkongress in Morelia, Michoacán, sowie diversen Treffen verschiedener Aktivist_innengruppen vor Ort, konnte ich mir einen guten Eindruck über den Stand der Bewegung, die Herausforderungen der Radfahrer_innen und die verschiedenen Praktiken des Radfahrens verschaffen. Weiterhin bestand die Datenerhebung aus fünf circa einstündigen semi-strukturierten Interviews mit Aktivist_innen der Radfahrer_innengruppen *GDL en Bici*¹¹, *FemiBici* und *Red Universitaria para la Movilidad (RUM)*, dt. Universitäres Netzwerk für Mobilität). Die Auswahl dieser Gruppen leitet sich einerseits aus der Größe und Sichtbarkeit dieser ab, andererseits auch als Ergebnis meines Zugangs zum Feld über die Methode des *Schneeballverfahrens*, da ich über Aktivist_innen von *GDL en Bici* Kontakte zu anderen Gruppen herstellen konnte. Die Aktivist_innen gaben mir in den verschiedenen Interviews ihre persönlichen Meinungen wieder und sahen sich nicht in der Rolle von Repräsentant_innen „ihrer“ Gruppe. Somit sollen Aussagen nicht vorbe-

10 Erläuterungen hierzu finden sich im Kapitel 4.

11 <http://gdlenbici.org/> (GDL ist die geläufige Abkürzung für Guadalajara)

haltlos auf alle Aktivist_innen übertragen werden, um der Gefahr der Homogenisierung heterogener Gruppen zu entgehen. Da sich die Akteur_innen jedoch selbst in diesen Gruppen organisiert haben, lässt sich zumindest auf einen Gruppenkonsens schließen, womit Einzelmeinungen eher eine Tendenz widerspiegeln.

Die Beschreibungen der Akteur_innen, die nicht Aktivist_innen sind oder nicht an den *paseos* teilnehmen, entstammen meinen subjektiven Eindrücken als temporärer Bewohner der Stadt und aus Reaktionen Anderer auf mein Radfahren, das meist als exzentrisch wahrgenommen wurde.¹²

Begleitet wurden die formellen Interviews von mehreren informellen Gesprächen mit Teilnehmenden von *paseos* sowie bei Gruppentreffen und Aktionen von Aktivist_innen. Wichtige politische Geschehnisse rund um das Fahrrad in Guadalajara und ganz Mexiko konnte ich auf dem Aktivist_innenblog *Bici10*¹³, der einzigen als eingetragener Verein anerkannten Fahrradfahrer_innenorganisation *GDL en Bici* und dem von der gleichen Organisation kostenlos herausgebrachten unregelmäßig erscheinenden Magazin *Ciudad en Bici* (dt. Stadt auf dem Rad) nachverfolgen. Facebook als wichtigstes Kommunikations- und Informationsmedium und Werkzeug zur Vernetzung erkannte ich leider erst spät, wodurch ich diesen nicht mehr in meine Forschung einbeziehen konnte. Die quantitativ erhobenen Daten zu Radfahrer_innen in Guadalajara entstammen zum einen einer unveröffentlichten Studie, für die die Stadtregierung die private Infrastruktur Consulting Firma Steer Davies Gleave (SDG 2011a)/(SDG 2011b) beauftragte, um die aktuelle Verkehrslage zu prüfen und Verbesserungsvorschläge für einen „Masterplan“ zur Mobilität in Guadalajara, den *Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara*, zu erstellen. Auf der anderen Seite verwende ich ebenfalls unveröffentlichte Daten, die von Aktivist_innen von *GDL en Bici* zusammen mit der NGO *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)* Mexiko über die Fahrradnutzung an der stark befahrenen Straße Av. Washington (ITDP/GDL en Bici 2012) und einer von *GDL en Bici* selbst durchgeführten Zählung in der Av. Javier Mina (GDL en Bici 2013) gesammelt wurden.¹⁴

In Kapitel 6 untersuche ich exemplarisch die Gruppe der mir bekannten Aktivist_innen auf ihren Habitus. Als Analysemethode lehne ich mich hierbei an die in der Milieu-

12 In Alltagsgesprächen löste ich durch mein Radfahren oft Verwunderung und/oder Bewunderung aus.

13 <http://www.bici10.org/>; Dieser Blog wird „inoffiziell“ von *GDL en Bici* betrieben und ist natürlich politisch gefärbt.

14 Das Radfahren ist ein von der Politik in Mexiko vernachlässigtes Thema, sodass keine offiziellen staatlichen Statistiken dazu vorliegen. Die unveröffentlichten Berichte wurden mir von Aktivist_innen von *GDL en Bici* zur Verfügung gestellt.

forschung genutzte Habitushermeneutik als „Verfahren zur Analyse gesellschaftlicher Gruppen sowie auch von Lebens- und Sichtweisen einzelner Personen“ (Lange-Vester/Teiwes-Kügler 2013: 149) an. Nach diesem Verständnis kann der Habitus nur als Interpretation sozialer Praxis entschlüsselt werden. Dies geschieht über die Analyse der klassenspezifischen Kategorien, die im Habitus verinnerlicht werden und mit denen Akteur_innen die soziale Welt konstruieren (Lange-Vester/Teiwes-Kügler 2013: 156f.). Die Kategorien lassen sich in der Sprache der Akteur_innen erkennen, wobei Bourdieu dies in „allgemein verwendeten Gegensatzpaaren von Adjektiven“ (Bourdieu 1987a: 730) verortet, mit denen Praktiken klassifiziert und bewertet werden. Folglich analysiere ich das Sprachverhalten der Aktivist_innen in den von mir durchgeführten Interviews auf oben genannte Kategorisierungen, Eigenwahrnehmungen sowie Zuschreibungen anderer Gruppen.

4 Ethnografische Beschreibung des Radfahrens in Guadalajara

Das Radfahren ist in der circa 4 Millionen Einwohner_innen großen Metropolregion Guadalajara eine marginale Art der täglichen Fortbewegung. Besonders die immense Ausbreitung des Stadtgebietes in den letzten Jahrzehnten und die neu errichteten, weit verstreuten Vorstädte haben eine nicht-motorisierte Fortbewegung unpraktikabel, in Anbetracht der mehrspurigen Einfallstraßen ohne Geh- oder Fahrradwege sogar fast unmöglich gemacht, ohne sich erheblicher Gefahr durch hohe Verkehrsdichte, überhöhter Geschwindigkeit und der Unaufmerksamkeit überladener LKW und Busse auszusetzen.

In einer Studie (SDG 2011a: 4) wurde festgestellt, dass 27,2 % der Wege in der Stadt in den etwa 1,8 Millionen Autos zurückgelegt werden. 28,3 % entfallen auf den öffentlichen Nahverkehr, 37,4 % sind Fußwege und nur 2,2 % davon entsprechen auf dem Fahrrad zurückgelegten Strecken, was etwas über 200.000 Fahrten täglich bedeutet¹⁵. Auch wenn diese letzte Zahl im Verhältnis sehr gering erscheint, lässt sich ein Aufwärtstrend innerhalb der letzten Jahre verbuchen.

Als die Stadt früher noch nicht so groß war, sei Guadalajara als fahrradfreundliche Stadt bekannt gewesen, so der Radaktivist Juan (Juan und Alex 2013), der vom „pueblo bicicletero“ spricht, einem „Fahrradstädtchen“ beziehungsweise einer Art „Fahrradgesellschaft“¹⁶. Es hätte keine Fahrradwege gegeben und die Straßen wären miteinander

15 In Hamburg liegt der Anteil der zurückgelegten Strecke durch Fahrräder bei 12 % (Willmann 2014).

16 Die wörtliche Übersetzung von pueblo könnte „Dorf“ oder „Volk“ lauten.

geteilt worden. Diese Praxis nahm durch die Massenproduktion und Preissenkung von Autos ein jähes Ende. Fahrradfahrer_innen wurden von den Straßen verdrängt, da sich immer mehr Menschen ein Auto leisten konnten. Der Status als „rückständiges“ Transportmittel sowie die gleichzeitige Wahrnehmung des Radfahrens als „gefährlich“ durch den motorisierten Massenverkehr machte das Fahrrad zum marginalen Transportmittel.

In Guadalajara begannen sich Radfahrer_innen zu Anfang des neuen Millenniums zu organisieren und sich gegen die vielfältigen Hindernisse, die das Radfahren erschweren, zur Wehr zu setzen. Der sichtbare Startschuss erfolgte im Juni 2007 mit dem ersten selbstorganisierten *paseo*, aus dem eine ganze Fahrradfahrer_innenbewegung hervorgehen sollte. Ziel war es, auf die vielseitigen Probleme aufmerksam zu machen, mit denen Radfahrer_innen tagtäglich zu kämpfen haben. Gleichzeitig sollte das Fahrrad wieder als „normales“ und gleichberechtigtes Verkehrsmittel etabliert und dem Primat des Autos entgegengewirkt werden.

Und tatsächlich scheint sich in der Stadtpolitik etwas an der Einstellung zum Radfahren geändert zu haben. Die seit 2004 eingeführte und von der Stadt organisierte sonntäglich stattfindende *ViaRecreActiva*¹⁷, bei der ein zusammenhängender Komplex von Straßen im Stadtzentrum abgesperrt wird, sodass sich dort die Stadtbevölkerung wöchentlich zum Spaziergehen, Joggen, Skateboardfahren und vor allem Radfahren trifft, wurde seither sukzessive ausgebaut. Inzwischen misst die Gesamtlänge 65 km und lockt durchschnittlich 140.000 Besucher_innen an, was dem Ganzen nicht zuletzt durch das sonntägliche kommerzielle Angebot eine Volksfeststimmung verleiht (GDL2020 2014).

Auf Druck der Aktivist_innen konnten auch Erfolge im Bau beziehungsweise in der Instandhaltung von Radwegen erzielt werden. Auch wenn die städtebaulichen Vorschläge seitens einer Bewegung zur alternativen Stadtentwicklung unter Einwirkung vieler Aktivist_innengruppen bisher nicht umgesetzt wurden, so werden Fahrradfahrer_innen inzwischen zumindest rechtlich als offizielle Verkehrsteilnehmende anerkannt, auch wenn ihnen noch jeglicher Schutz vor dem motorisierten Verkehr fehlt (Ramírez Gallo 2014).

Mit steigender Popularität seit der Wiederentdeckung des Rads haben sich über 30 Radfahrer_innengruppen gegründet, die täglich *paseos* in verschiedenen Teilen der Stadt durchführen. Die Teilnehmendenzahlen schwanken zwischen etwa einem Dutzend und 9000 Radfahrer_innen. Als untergeordneter Teil oder Subfeld des Felds des Radfahrens sind die *paseos* von Konkurrenz geprägt. Die einzelnen Gruppen werben um Mit-

17 Der Name ist ein Wortspiel aus „via recreativa“ (Erholungsweg) und „via activa“ (lebhafter Weg).

glieder, bilden Allianzen, fusionieren teilweise zu einem gemeinsamen *paseo* oder spalten sich. Gleichzeitig konnte ich mehrfach miterleben, wie in entgegengesetzte Richtungen aufeinandertreffende Radfahrer_innengruppen verschiedener *paseos* sich mit Häme, Schimpfwörtern und Pfiffen begegneten. Die Rivalität ist dabei unterschiedlich ausgeprägt, doch vor allem die kleineren *paseos* nutzen durch ein stärker ausdifferenziertes Profil (politisch oder sportlich) die Rundfahrten zur Distinktion. Auf der anderen Seite treten einige Gruppen innerhalb der größeren *paseos* auf Grund ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit teilweise auf chauvinistische Art und Weise auf. Diese internen Gruppendynamiken und das „Aufgehen in der Masse“ haben im ältesten *paseo*, dem *paseo de las once* (dt. „Rundfahrt um 11 Uhr“) dazu geführt, dass teilnehmende Jugendgruppen Übergriffe auf ältere und homosexuelle Passant_innen vollzogen haben, sodass nun bewaffnete Polizisten auf Rädern oder Motorrädern diesen *paseo* begleiten. Diese Ausschreitungen fügten allen *paseos* einen kräftigen Imageschaden zu.

Trotz solcher Rückschläge wurden Erfolge im Ausbau von Infrastruktur und stärkere Präsenz von Radfahrer_innen durch die *ViaRecreativa*, die *paseos* und die generell steigende Nutzung des Rads im öffentlichen Raum erzielt, was Guadalajara in einem nationalen Ranking im Jahr 2013 schließlich den vierten Platz unter den „fahrradfreundlichsten“ Städten Mexikos einbrachte (ITDP 2013). Von einer „Normalität“ des täglichen Radfahrens lässt sich aber noch lange nicht sprechen.

5 Das (Sub-)Feld des Radfahrens und Habitus

Da nach Bourdieu die Anwendung des Habitus nur in Bezug auf ein soziales Feld betrachtet werden kann, soll hier das Feld des Radfahrens in Guadalajara umrissen werden. Die Konstruktion als Feld hat den Vorteil, verschiedene Elemente des Radfahrens betrachten zu können, ohne sich auf einzelne Gruppen mit spezifischen Dynamiken innerhalb dieses Feldes begrenzen zu müssen, da die Machtbeziehungen zwischen Akteur_innen und Strukturen im Vordergrund stehen. Gleichzeitig wirkt die Konstruktion als Feld durch den Bezug auf verschiedene Kapitalarten der „Determinierung durch die Ökonomie“ (Bourdieu/Wacquant 1996: 141) entgegen.

Bourdieu selbst schlägt vor, zunächst Felder als solche im Verhältnis zur Macht zu untersuchen. In einem zweiten Schritt sollte ihm zu Folge die Struktur von Relationen zwischen den Positionen innerhalb des Feldes ermittelt und schließlich in einem dritten Schritt der Habitus der Akteur_innen untersucht werden (Bourdieu/Wacquant 1996:

136). Da eine umfassende Analyse des Feldes und der Akteur_innen den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde, beschränke ich mich in diesem Kapitel auf die Abgrenzungen und groben Dynamiken im Feld. Darauf folgt die exemplarische Analyse einer Akteur_innengruppe in Kapitel 7.

Das Feld des Radfahrens in Guadalajara kann als Sub-Feld in beherrschter Position¹⁸ des in heutigen Städten immer umkämpften Felds des öffentlichen Raumes betrachtet werden (Mitchell 2000). Radfahrer_innen haben dort als marginalisierte Gruppe im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden weniger Prioritäten und Sichtbarkeit. Dieses Schicksal trifft alle Radfahrer_innen gleich, egal welche ihre Position *innerhalb* des Felds des Radfahrens ist. Besonders in der Auseinandersetzung mit der herrschenden Position von Autofahrer_innen liegt hier ein Konfliktpunkt.¹⁹ Die ehemalige konträre Position als Hauptverkehrsmittel zu Zeiten des „Fahrradstädtchen“ zeigt deutlich, wie auch dieses Feld von gesamtgesellschaftlichen Prozessen gekennzeichnet ist. Machtrelationen und Konkurrenzkampf um Bedeutungen und Legitimität innerhalb von Feldern können zeitlich durch gesamtgesellschaftliche Prozesse wie Urbanisierung Veränderungen erfahren (Husu 2013: 266).

Das Feld des öffentlichen Raums wiederum kann als herrschendes Sub-Feld des politischen Feldes um die Vorherrschaft sozialer Klassen betrachtet werden, da hier vor allem die höheren Klassen, die beispielsweise privilegierten Zugang zur Autonutzung haben, ihren Herrschaftsanspruch untermauern. Wie Ivan Illich (2013 [1974]: 46) in seinem Aufsatz *Energy and Equity* beschreibt, führt die Privilegierung einiger weniger durch begrenzte schnelle Transportmöglichkeiten zu größerer Ungleichheit und verschlechtert die Situation der (sich langsamer fortbewegenden) Mehrheit. Herrschaft im politischen Feld hängt also eng mit Herrschaft im Feld des öffentlichen Raums zusammen. Ein Schema einer möglichen Art der Verschachtelung des Felds des Radfahrens verdeutlicht Abbildung 1.

Gleichzeitig kann das Feld des Radfahrens in einer anderen Betrachtungsweise auch als Sub-Feld des Feldes der Stadt(politik) gesehen werden. Hier geht es um den Konflikt darüber, wer über die Gestaltung der zukünftige Stadt entscheiden darf, wobei Radfahrer_innen mit anderen Interessensgruppen wie Fußgänger_innen, Autofahrer_innen

18 Bourdieu unterscheidet (Sub-)Felder je nach Nähe oder Distanz zu Machtpolen in herrschende und beherrschte Positionen (siehe Abbildung 1).

19 Hier muss beachtet werden, dass es auch Abstufungen und Widersprüche gibt – z.B. Radfahrer_innen die gleichzeitig Autofahrer_innen sind – was sich auf ihre Position im Feld auswirkt, oder Autofahrer_innen, die Radfahrer_innen zwar grundsätzlich anerkennen, aber eben nicht als gleichberechtigte Akteur_innen auf der Straße, sondern nur auf gesonderten (Fahrrad-)Wegen.

und Benutzer_innen des öffentlichen Transports um begrenzte Ressourcen konkurrieren müssen. Auch dieses Feld ist mit dem politischen Feld verbunden, wo gesellschaftliche Teilhabe und Machthierarchien verhandelt werden.

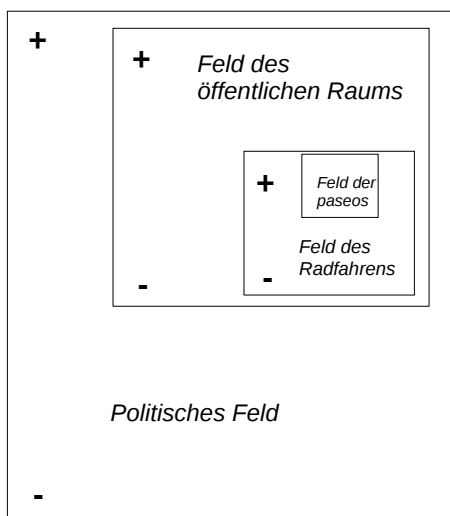


Abbildung 1: Felder in herrschender (+) und beherrschter (-) Position

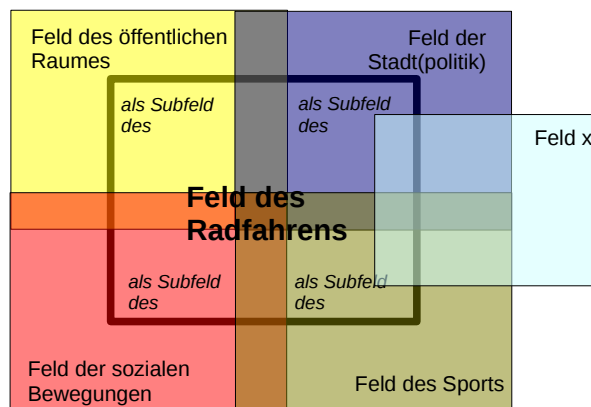


Abbildung 2: Das fragmentierte Feld des Radfahrens

Eine dritte Variante wäre das Feld des Radfahrens als Subfeld einer Gegenkultur zu betrachten, vor allem hinsichtlich seines entschleunigenden und ökologisch nachhaltigen Charakters. Eine weitere Möglichkeit wäre die Einbettung in das Feld des Sports beziehungsweise der Freizeit, oder als Subfeld der sozialen Bewegungen und des Widerstands etc. Wie in Abbildung 2 verdeutlicht wird, wird das Feld des Radfahrens als fragmentiert und aus verschiedenen Überlappungen anderer (Sub-)Felder umrissen gedacht, wobei die Darstellung nicht komplett ist, da weitere Überlappungen mit anderen Feldern denkbar sind. Die Grenzen vom einen ins andere Feld bleiben dabei unscharf, was eine genaue Grenzziehung unmöglich macht. Diese komplexe und verwobene Vorstellung von Feldern innerhalb anderer Felder mit Übergängen an angrenzende Feldern ist eine der Stärken dieser Analysekategorie (Crossley 2003: 62).

5.1 Die Akteur_innen des Feldes des Radfahrens

Das Feld des Radfahrens kann nicht als homogen betrachtet werden, da soziale Herkunft, Motivationen und Praktiken des Radfahrens sich unter den Akteur_innen stark unterscheiden. Die notwendige gemeinsame *illusio* aller involvierten Akteur_innen könnte die Anerkennung des Radfahrens als Möglichkeit des Transports (zu welchem Zweck auch immer) darstellen, während andere dies als absurd oder lächerlich betrachten beziehungsweise als etwas das „Andere“ tun (Pooley et al. 2013: 137). Unterschei-

det man Akteur_innengruppen anhand ihrer Zugänge zum Feld und Motivationen, lassen sich drei Gruppen ausmachen: Alltagsradfahrer_innen, Freizeit- und Sportradfahrer_innen²⁰ sowie Radaktivist_innen.

Als *Alltagsradfahrer_innen* bezeichne ich diejenigen, die das Rad im Alltag als Nutzfahrzeug verwenden, z.B. um Einkäufe zu erledigen oder Fahrtwege zur Arbeitsstelle oder Universität zurückzulegen. Dies bezieht sich sowohl auf Radfahrer_innen, die aus ökonomischer Notwendigkeit als auch solche, die aus Überzeugung Rad fahren.

Freizeitradfahrer_innen sind jene, die außerhalb der täglich notwendigen Strecken das Fahrrad zum Vergnügen, zur Erholung oder als Fitnessgerät benutzen. Darunter zähle ich Ausflüge als Freizeitaktivität, die Nutzung der *ViaRecreativa*, aber auch eine bestimmte Art der Teilnahme an *paseos*, die keine aktivistische Motivation impliziert, sondern auf die Aktivität des Radfahrens beschränkt ist.

Unter *Radaktivist_innen* verstehe ich die Menschen, die explizit durch ihr Radfahren die Nutzung des Rads in Guadalajara vorantreiben wollen oder andere politische Ziele damit verfolgen (siehe Kap. 7). Darunter zähle ich Mitglieder von Radfahrer_innengruppen, die *paseos* organisieren oder sich für die Belange von Radfahrer_innen einsetzen, sowie nicht-organisierte Teilnehmende der *paseos* mit ähnlichen Motivationen.

Die Trennlinie zwischen den Gruppen ist hier also nicht die Häufigkeit des Radfahrens, sondern die Art und Weise, wann und weshalb Rad gefahren wird. Diese Art der Kategorisierung dient allein analytischen Zwecken und ist weder Selbstzuschreibung noch der Versuch der Essentialisierung. Viel mehr ist zu beachten, dass es oft der Fall ist, dass Akteur_innen eine Kombination aus zwei oder allen drei Gruppen darstellen, dass sie beispielsweise in ihrer Praxis (gleichzeitig beziehungsweise räumlich oder örtlich getrennt) sowohl Alltagsradfahrer_innen, Freizeitradfahrer_innen als auch Radaktivist_innen sind. Je nachdem welchen angrenzenden überlappenden Feldern die Akteur_innen näher stehen, verschieben sich auch Position und Interesse im Feld des Radfahrens und beeinflussen somit die Praxis des Radfahrens, was ich im weiteren Verlauf als *Zugang zum Feld* bezeichnen werde.

Abbildung 3 stellt die verschiedenen Motivationen dar, mit denen ich während meiner Feldforschung in Guadalajara konfrontiert wurde. Die Motivationen zum Radfahren sind stark vom Zugang aus benachbarten Feldern geprägt,

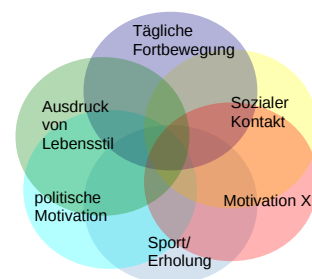


Abbildung 3:
Motivationen im Feld des Radfahrens

20 Im Folgenden werden diese nur noch Freizeitfahrer_innen genannt.

da dieser eine bestimmte (eingeschränkte) Sicht auf das Feld des Radfahrens und *framing* des Radfahrens selber mit sich bringt. Die einzelnen Motivationen oder Zugänge können sich dabei überschneiden. Dies soll zeigen, dass Akteur_innen in ihren Praktiken innerhalb eines Feldes immer in einen größeren sozialen Kontext eingebunden sind. Nicht nur äußerer Zwänge, sondern auch die immer gegenwärtige eigene Vergangenheit, die im Habitus gegebene Haltung zur Welt und Erfahrungen aus anderen Feldern und Kontexten, wirken auch im Feld des Radfahrens nach (Krais/Gebauer 2013: 73f.).

5.2 Klasse und Geschlecht im Feld des Radfahrens

Nach Bourdieu wird soziale Identität, indem sie sich „in eine biologische Natur eingräbt und zum Habitus wird“ (Bourdieu 1997a: 173), durch Einschreibung in den Körper als „Produkt einer sozialen Benennungs- und Einprägungsarbeit“ (ebd.) verwirklicht. Körper werden in einem „Gewaltstreik“ (Bourdieu 1997a: 168) durch spezifische Wahrnehmungs-, Bewertungs- und Handlungsprogramme geprägt. Herrschaft wird durch Praxis sowohl der Beherrschten als auch der Herrschenden produziert und reproduziert, ohne dass diese bewusst darüber entscheiden müssten (Bourdieu 1997a: 170). Die inkorporierten Machtverhältnisse wirken den meisten Beteiligten in vielen Kontexten „natürlich“, da sie Teil des Klassenhabitus sind (Bourdieu 1997a: 165). Dabei wird diese Verinnerlichung im Habitus über Gesamtumfang und Struktur von Kapital, also der Position in den Produktionsverhältnissen (Beruf, Arbeitsbedingungen etc.), als auch über Eigenschaften wie Geschlecht und Alter bestimmt und bildet eine „inkorporierte Klasse“ (Bourdieu 1987a: 686) aus.²¹

Dass die Habitus prägenden Erfahrungen durchaus zweischneidig sein können, zeigt sich vor allem am Beispiel von Frauen bürgerlicher Herkunft, die zwar gleichzeitig einen hohen gesellschaftlichen Rang haben, aber dennoch als Männern „unterlegen“ gelten und gegenüber diesen „den Kopf einzuziehen haben“ (Krais/Gebauer 2013: 73). Trotz dieser im Laufe eines Lebens akkumulierten verschieden prägenden widersprüchlichen Machterfahrungen, lagern sich diese immer in demselben Habitus ein. Somit wirken die verschiedenen Dimensionen des Sozialen in den einzelnen Feldern unterschiedlich. Die gleichen Handlungsschemata, vermittelt über inkorporierte Erfahrungen in der sozialen Laufbahn und hergestellt zu bestimmten sozialen Bedingungen (z.B. Geschlecht und Klasse), bewirken im Feld des Radfahrens Unterschiede in der Wahrneh-

21 Faktoren wie Alter, Ethnizität u.a. können hier aus Platzgründen nicht thematisiert werden. Da bei Bourdieu das Hauptaugenmerk auf Klasse und Geschlecht liegt, beschränke ich mich hier auf diese beiden Faktoren.

mung des Feldes, erzeugen unterschiedliche Strategien in Form von Praxis, die auf die Positionen im Feld und „von ihrer Sicht *auf* das Feld als der Sicht, die sie von einem bestimmten Punkt *im* Feld aus haben“ (Bourdieu/Wacquant 1996: 132) abgestimmt sind.

Leider kann hier nicht im Detail auf die sozialen Dimensionen Klasse und Geschlecht eingegangen werden. Ein Blick auf die Statistiken zeigt jedoch, dass das Radfahren einerseits vergeschlechtlicht praktiziert wird und andererseits mit der Klassenlage zu tun hat. So gehen 55% der zurückgelegten Radstrecken auf Menschen zurück, die ökonomische Gründe für ihr Radfahren angaben, die also zum Großteil wohl Notwendigkeitsfahrer_innen sind (SDG 2011a: 8). In dieser Kategorie sind kaum Frauen anzutreffen. Bei eigenen Zählungen liegt der Männeranteil bei Radfahrer_innen im ungeschützten Raum bei ungefähr 95 % (ITDP/GDL en Bici 2012; GDL en Bici 2013). Im Gegensatz dazu besitzen Frauen eine stärkere Präsenz bei den Freizeitradfahrer_innen der Mittelschichten, als auch bei Aktivist_innen der höheren Mittelschichten, beispielsweise bei den *paseos* mit einem Anteil von knapp einem Drittel²², auch wenn sie in allen Bereichen strukturell unterrepräsentiert sind. Die „Relevanz“ (Engler 2013: 256) von Geschlecht ist im Feld des Radfahrens stärker, je enger dieses mit dem Feld des (ungeschützten) öffentlichen Raums verbunden ist, was vor allem beim täglichen Radfahren der Fall ist, während geschützte Räume (*Via RecreActiva*, *paseos*) eine höhere Beteiligung von Frauen ermöglichen. Sowohl Klasse als auch Geschlecht sind somit fundamentale Kategorien, die die Möglichkeiten im sozialen Raum über die Inkorporierung im Habitus „vorstrukturieren“ und als gesamtgesellschaftliche Strukturen spezifische Auswirkungen auf das Feld des Radfahrens haben.

6 Exemplarische Analyse: die Radaktivist_innen

Nachdem im vorangegangenen Kapitel Feld und Akteur_innen im Allgemeinen dargestellt wurden, wird nun die soziale Praxis einer Gruppe analysiert. Exemplarisch nehme ich das am Beispiel der Aktivist_innen vor, da ich zu dieser Gruppe am meisten Material erhoben habe. Zunächst überprüfe ich in Anlehnung an die Methode der Habitushermeneutik, ob ein spezifischer Gruppenhabitus herausgearbeitet werden kann. Anschließend bringe ich die Ergebnisse – wie in Bourdieus Formel aus Kapitel 2 – in Verbindung mit dem dieser Gruppe typischen Kapitalvolumen sowie dessen Struktur und analysiere den spezifischen Zugang der Aktivist_innen zum Feld. Habitus und Kapital-

22 Das ist meine durchschnittliche Schätzung bei den *paseos*, an denen ich teilgenommen habe. Der Anteil kann natürlich stark variieren.

volumen generieren darin soziale Praxis und verleihen den Akteur_innen einen besonderen Zugang und eine bestimmte Position im Feld. Den beschriebenen Ablauf werde ich stufenweise und vergleichend zwischen Mitgliedern der Aktivist_innengruppen *GDL en Bici*, *FemiBici* und *RUM* bearbeiten²³. Die einzelnen Aspekte werden in jedem Kapitel vergleichend zusammengefasst und in einem letzten Teil miteinander in Beziehung gesetzt.

6.1 Gruppenhabitus

Um der Frage nach einem gemeinsamen Gruppenhabitus nachzugehen, untersuche ich zunächst Interviews der einzelnen Gruppen auf ein distinguierendes Moment zu Nicht-Radfahrer_innen und anderen Radfahrer_innen(gruppen) hin (siehe Kap. 3).²⁴

6.1.1 *GDL en Bici*

GDL en Bici war bei seiner Gründung 2007 die erste organisierte Radfahrer_innengruppe in Guadalajara und ist bis heute die präsenteste im öffentlichen Diskurs und wird bei politischen Entscheidungen von der Stadtregierung zu Rate gezogen.²⁵ Als Repräsentanten interviewte ich in einem Doppelinterview Juan und Alex und anschließend Roberto.²⁶ Juan ist Anfang 30 und eines der Gründungsmitglieder und zu jenem Zeitpunkt Vorstand des eingetragenen Vereins. Alex ist Mitte 20, seit einem Jahr dabei und Ansprechpartner in der Schwesterorganisation *Bicicleta Blanca*²⁷.

Juan und Alex sehen *GDL en Bici* als antagonistische Gruppe zu Stadtpolitiker_innen, anderen Radfahrer_innengruppen und Autofahrer_innen. Die Stadtpolitiker_innen werden als „korrupt“ und „nicht repräsentativ“ bezeichnet, viele der teilnehmenden Radfahrer_innen der *ViaReactiva* würden ihrer Meinung nach „wie Verrückte“ fahren und Autofahrer_innen hätten einen „Mangel an Kultur“, da sie keine Rücksicht nehmen würden. Während es Gemeinsamkeiten mit einigen Radfahrer_innengruppen gibt, distanzieren sie sich von anderen, die zwar auch das Fahrradfahren „voranbringen“, aber „nur zum Vergnügen“ fahren würden. Dabei nehmen Juan und Alex andere Grup-

23 Die einzelnen Gruppen sind natürlich heterogener als es sich hier darstellen lässt. Es sollen hier eher Tendenzen als letzte Wahrheiten dargestellt werden.

24 Da es sich bei Zitaten immer um Auszüge eines bzw. im Falle *FemiBici* um zweier Interviews handelt, verzichte ich bei der Analyse auf die Quellenangabe.

25 Da ihre Vorschläge und Forderungen bisher wenig Beachtung gefunden haben, legen sie inzwischen mehr Wert auf öffentlichkeitswirksame Aktionen wie *paseos*, selbstangebrachte Straßenschilder und eigenständig geschaffene Fahrradstreifen.

26 Die Namen der Aktivist_innen wurden von mir anonymisiert, das Geschlecht beibehalten.

27 *Bicicleta Blanca* (<http://gdlenbici.org/categoria/bb/>) wurde aus *GDL en Bici* heraus gegründet und konzentriert sich auf gesundheitliche und Sicherheitsaspekte des Radfahrens, indem sie für jede_n im Straßenverkehr getötete_n Radfahrer_in ein weißes Rad an der Unfallstelle installieren. Hier sind Aktivist_innen aus verschiedenen Gruppen involviert.

pen in ihren Ansichten als „flexibler“, „anspruchloser [original: „muy light“] oder sogar in ihrem Bestreben „entgegengesetzt“ und an weitergehender Arbeit „nicht interessiert“ wahr. Sie selbst hingegen sehen sich als „sehr kritisch“ und „politisch“²⁸. Die Gruppe bestehe aus „interessierten“ Menschen, die sich selbst als Teil einer „Bürgerbewegung“ betrachten. Dabei erheben sie „Anspruch auf das Fahrrad in der Stadt“.

Auf der einen Seite bezeichnen sie sich als (verdeckt) „radikal“. Auf der anderen Seite gehen sie im öffentlichen Diskurs jedoch „strategisch“ vor, indem sie „politisch korrekt“ und „multithematisch“ arbeiten. In ihrer monatlichen Rundfahrt *paseo de tod@s* („Rundfahrt aller“) versuchen sie das „spielerische“ Element, das bei den anderen Gruppen kritisiert wird, mit der Verbreitung von „Kritik“ zu verschiedenen Themen wie Umweltproblemen oder Stadtpolitik zu verbinden.

Roberto ist Mitte 40 und stimmt als weiteres Mitglied von *GDL en Bici* mit dem Grundtenor von Alex und Juan überein, kontrastiert aber vor allem zwischen Autofahrer_innen und Radfahrer_innen. Autos tragen ihm zu Folge zur „Enthumanisierung“ bei und sind für ihn Teil eines „Monsters“, das es zu „attackieren“ gilt. Autofahrer_innen, die Radfahrer_innen überfahren, seien „Trottel“, die zu mehr „Gewalt“ in der Stadt beitragen würden. Überhaupt sieht er bei allen Stadtbewohner_innen (sich mit eingeschlossen) einen Mangel an „politischer und Verkehrsbildung“. Er respektiert die anderen „spielerischen“ *paseos*, die aber nicht in „den anderen Teil“, den politischen, eindringen würden. *GDL en Bici* tut dies für ihn dadurch, dass sie „mehr als *paseos*“ anbieten und somit „die einzigen politischen“ seien²⁹.

Das Fahrrad im Vergleich zum Auto biete ihm eine „menschlichere Beziehung“, ein „Zusammenleben“. Gleichzeitig sei es eine „Alternative“, es sei „bescheiden, einfach, unkompliziert, menschlich“ und „friedsam“. Diesen drastischen Kontrast relativiert er jedoch, indem er betont, dass es ein „Gleichgewicht“ zwischen Autos und Fahrrädern geben muss und nicht die „Hierarchie umgekehrt“ werden soll. Er beschreibt die Notwendigkeit zum „Zusammenzuleben“, wobei er auch den öffentlichen Transport mit einbezieht. Er beschreibt eine „soziale Bewegung“, die nicht „homogen“ ist, und aus Gruppen besteht, die das Radfahren „mit ihrem eigenen Stil“ vorantreiben, was er sehr schätzt, wobei er den „weiten Blick“ von *GDL en Bici* bevorzugt.

28 Das Wort „politisch“ wurde in meiner Frage vorgegeben, jedoch im Verlauf des Gesprächs öfter wieder verwendet. Ob sie sich selbst als „politisch“ bezeichnet hätten, ist im Nachhinein nicht mehr zu klären.

29 Da Roberto enge Beziehungen zu anderen (von Juan und Alex als „politisch“ angesehene) Fahrradgruppen pflegt, zeigt diese Aussage die Heterogenität der Gruppe und steht eher für die persönliche Selbstwahrnehmung.

6.1.2 FemiBici

Die sich selbst als „feministisch“ bezeichnende Gruppe *FemiBici* ist aus Mitgliedern von *GDL en Bici* hervorgegangen, die der männlichen Dominanz in der Gruppe etwas entgegengesetzten wollten, in dem sie ein Kollektiv von und für Frauen schaffen wollten, um auf Machtverhältnissen aufmerksam machen zu können.

Die von mir Intervieweten Mitglieder³⁰ kontrastiert weniger zwischen Radfahrer_innen und Nicht-Radfahrer_innen, sondern thematisiert das ungleiche Geschlechterverhältnis, sowie dessen tägliche gesellschaftliche Reproduktion und die daraus resultierenden besonderen Schwierigkeiten für Frauen, Rad fahren zu können.

So beschreiben sie das Fahrrad als „männlich markiert“ und bemerken die „sozialen Hindernisse“ wie das tägliche „Nehmen von Anreizen“, indem Rad fahren besonders für Frauen als „sehr gefährlich“ dargestellt wird. Sie beanstanden, dass viele Frauen, wenn überhaupt, bloß als „Freizeitgestaltung“ und „zum Spaß“ Rad fahren würden und es den meisten „nicht in den Sinn“ kommt, es als tägliches Transportmittel zu verwenden, wofür sie einerseits die unsicheren Verhältnisse für Frauen im öffentlichen Raum und andererseits den einverlebten Diskurs verantwortlich machen, der Rad fahren für Frauen als ein Ding der Unmöglichkeit darstellt. Die Gruppe setzt sich für die Verbreitung des Feminismus ein, da dieser „in den jungen Frauen und Mädchen nicht so präsent“ sei, da die Frauen glaubten, dass es bereits Gleichberechtigung gebe. Damit distanzieren sie sich auch von vielen männlichen Aktivisten, die „schwerlich akzeptieren können“, dass sie Privilegien besitzen und diese „bewusst oder unbewusst“ nicht verlieren wollen. Die Aktivist_innen reflektieren ihre eigene Position kritisch als „akademisch“ und der Mittelklasse angehörend. Ihr Umfeld sei eine „Blase“, die nicht repräsentativ für alle Frauen in Guadalajara sei. Frauen aus den unteren Klassen, wie etwa weibliche Hausangestellte, erkennen sie klar „verletzbarer“ an.

Um Radfahrer_innen³¹ einen Schutzraum zu bieten und gleichzeitig über Ungleichheiten zu informieren, organisieren sie einen monatlichen *paseo* angeleitet durch Frauen, an dem aber auch Männer teilnehmen dürfen. Das Fahrrad bricht ihnen zu Folge somit mit der „Normativität der Geschlechterrolle einer Frau“ und ermöglicht es, Erfahrungen von „Autonomie“ und „Freiheit“ zu machen. Frauen, die Rad fahren, hätten eine „komplett unterschiedliche Sicht“ auf die eigenen Fähigkeiten. Dafür müssten sie je-

30 In zwei Gruppeninterviews wurden zwischen vier und sieben Frauen des Kollektivs befragt, die zwischen Anfang zwanzig und Mitte dreißig und unterschiedlich lange dabei waren.

31 Ich halte hier am *Gender Gap* fest, da *FemiBici* ausdrücklich für Intersexuelle und Transgender offen steht und diese ansprechen möchte.

doch „bestimmte Stereotype überwinden“. *FemiBici* hat nicht als explizit „feministische Gruppe“ angefangen, sie haben sich aber auf einen „bestimmten Konsens“ einigen können, dadurch, dass sie „belesener“ geworden sind. Sie haben, ihnen zu Folge, die Wichtigkeit erkannt, sich mit anderen zusammenzuschließen, um sich „gegen den *machismo*“ vereidigen zu können. Sie sehen sich als kritische Begleiter_innen der Fahrradfahrer_innenbewegung, indem sie das Thema Geschlechterungleichheit auf die Tagesordnung setzen. Dabei üben sie auch Kritik an anderen Fahrradfahrer_innengruppen, die die Machtunterschiede nicht thematisieren oder gar herunterspielen. Für sie ist das eigene Kollektiv auch ein Schutzraum, den sie „genießen“, da dort keine Männer mitmachen können. Auch wenn die einzelnen Mitglieder teilweise unterschiedliche Ansichten haben, sehen sie sich zusammen als stärker an, da sie einerseits „in vielen Kämpfen“ sein, andererseits aber niemals damit „aufhören“ können, „Frauen zu sein“.

6.1.3 RUM

RUM ist ein erst seit Kurzem existierendes Netzwerk von unabhängigen Studierendenorganisationen verschiedener Unis und Fakultäten der Stadt, die sich für eine bessere Anbindung mit alternativen Verkehrsmitteln zum Auto an die Uni einsetzen. Als Mitglied des Studierendennetzwerks kontrastiert Carlos³², Anfang 20, ähnlich wie die Aktivisten von *GDL en Bici* die „Freiheit“ der Radfahrer_innen mit den diese einschränkenden Autofahrer_innen und Politiker_innen. Er macht auf die marginalisierte Lage von Radfahrer_innen aufmerksam, die von Autofahrer_innen als „Störung“, falls überhaupt wahrgenommen werden, da diese sich nicht „darüber bewusst“ sind, dass Radfahrer_innen auf der Straße sein „können und müssen“. Für Carlos sollen Autofahrer_innen auf die „Verletzlichkeit“ von Radfahrer_innen hin „sensibilisiert“ werden. Es soll generell an „die Menschen“ gedacht werden, nicht an „die Autos“, die für ihn „Exklusion“ darstellen. Dazu muss das „Verhalten der Personen im öffentlichen Raum“ grundsätzlich „verändert“ werden. Jedoch „widersetzen sich“ ihm zu Folge Politiker_innen, die diese fahrradfreundliche Projekte „politisieren“, indem sie Falschinformationen verstreuen und sich in den Augen des Aktivisten somit selbst „lächerlich“ machen.

Als Fahrradfahrer_innen fordern sie ihr „Recht als Bürgerinnen und Bürger“ ein, um das Fahrrad aus der „Unsichtbarkeit“ zu befreien. Auch wenn sie keine „Spezialisten“

32 Carlos ist gleichzeitig in verschiedenen Gruppen aktiv und kann noch weniger für ein „Kollektiv freier Kollektive“ sprechen als Einzelpersonen für eine in ihren Ansichten „homogenere“ Gruppe. Welche Gruppe(n) seine Ansichten am ehesten teilen, lässt sich nicht einzeln rekonstruieren. Seine Aussagen sollen jedoch einen Fokus auf die Sicht von Studierenden widerspiegeln.

sind, haben sie jedoch als Radfahrer_innen ein „direktes Interesse“ an einem „Regelwerk, das wirklich etwas verändert“.

Auch wenn Autos als Problem markiert werden, sieht Carlos im Fahrrad nicht „die Lösung“, sondern als einen Teil des Zusammenspiels von öffentlichem Transport, motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsmitteln. Er setzt sich für eine „geteilte Spur“ zwischen Autos und Radfahrer_innen ein, ohne „notwendigerweise segregieren“ zu müssen. Gleichzeitig betont er nochmals das „Recht“, nicht das Auto nutzen zu „müssen“.

Carlos grenzt sich vehement von dem *paseo de las once* ab, in dem es zu Gewaltakten gekommen ist (siehe Kap. 4). Für ihn habe dieser *paseo* „einen schlechten Ruf bekommen“, da immer mehr „Randalierer“ und „*cholos*“³³ dort auftauchen würden. Über die Musik, die dort gehört wird³⁴ leitet er die soziale Herkunft dieser Störer aus den Unterschichten ab. Im Gegensatz dazu stehen die „interessierten“ Studierenden der RUM, die sich mit ihrer Fachkenntnis (Jura, Stadtplanung, Architektur etc.) „positiv“ für Radfahrer_innen einsetzen.

6.1.4 Zusammenführung und Interpretation

Aus den vorangegangenen Interviewanalysen in Bezug auf Selbst- und Fremdzuschreibungen lässt sich nur schwierig ein gemeinsamer Gruppenhabitus herstellen. Es gibt durchaus Gemeinsamkeiten in der Kontrastierung von Fahrradfahrer_innen und Autofahrer_innen sowie Politiker_innen bei den Vertretern von *GDL en Bici* und RUM. Heruntergebrochen ist für sie das Fahrrad „gut“ (frei, demokratisch, bescheiden) und das Auto „böse“ (Unbewusstsein, Monster, Exklusion), auch wenn sie sich nicht für eine generelle Abschaffung von Autos oder die Umkehrung der Machtverhältnisse aussprechen.

Gleichzeitig sehen sie Radfahren als „Bürgerrecht“ an, das sie gegen die „korrupten Politiker“ durchsetzen und verteidigen möchten, da es als marginalisiertes Fortbewegungsmittel besonders „verletzlich“ ist. Bei beiden Gruppen ist außerdem eine (unterschiedlich starke) Abgrenzung zu anderen, nicht-politischen Radfahrer_innengruppen zu erkennen. Während bei *GDL en Bici* die Einschätzung „unpolitischer“ Formen des Radfahrens durchaus widersprüchlich ausfällt, da einerseits die *ViaReactiva* und andere *paseos* gewürdigt, jedoch gleichzeitig als „defizitär“ wahrgenommen werden, fokussiert Carlos eher auf die verschiedenen „Spezialisierungen“ der RUM und die eigene „positive“ Einflussnahme auf das Radfahren und die Stadtpolitik, während er die Infiltrierung

33 Als „*cholos*“ werden zwielichtige Straßen“gangster“ bezeichnet, die in Verbindung mit Straßenbanden stehen.

34 Es handelte sich um die populäre Musikrichtung „*banda*“, eine in den unteren Schichten verbreitete Art der „Volksmusik“.

von als Unterklasseradfahrer_innen ausgemachte Teilnehmenden im *paseo de las once* samt ihrem gewaltsamen Verhalten verurteilt. Beide Gruppen könnten also in ihrer Selbstbeschreibung als eine Art „Elite“ oder „Avantgarde“ gesehen werden, die für „die gute Sache“ kämpft und „mehr“ tut, als einfach „nur zum Spaß“ Radfahren.

In diesem Punkt ähnelt ihnen auch *FemiBici*. Das Frauenkollektiv sieht das reine „Freizeit-Radfahren“ kritisch, jedoch unter dem Aspekt der Geschlechterrollen. Sie selbst könnten als eine Art Elite unter den Frauen bezeichnet werden, wobei sie jedoch im Gegensatz zu *RUM* und *GDL en Bici* ihre privilegierte Position reflektieren und zur Selbstermächtigung anderer Frauen beitragen möchten, anstatt sich im Kontrast zu ihnen zu verstehen. Da die Machtunterschiede der Geschlechterrollen gesamtgesellschaftlichen Charakter haben, macht es für sie keinen Sinn, allein zwischen Radfahrer_innen und Autofahrer_innen oder Politiker_innen zu unterscheiden. Sie fokussieren auf ihre Privilegien als relative Herrscher_innen in beherrschter Position im gesamten öffentlichen Raum, vergessen dabei jedoch nicht, dass andere Frauen durch ihre Klassenposition und ihr zugeschriebenes Geschlecht doppelt beherrscht werden, sondern thematisieren die Barrieren, die für alle Frauen gelten. Diese Empathie für die Lage Unterprivilegierter und der Versuch der direkten Unterstützung und Ermächtigung dieser Gruppe unterscheidet *FemiBici* deutlich vom Fokus auf die als defizitär wahrgenommenen Eigenschaften anderer bei *GDL en Bici* und *RUM*.

Auch wenn sich also alle drei Gruppen als transformatorisch wahrnehmen und ihre eigene Position im Vergleich zu anderen als überlegen darstellen, kann hier, wenn überhaupt, nur bedingt von einem gemeinsamen (Elite-)Habitus gesprochen werden, wobei vor allem *RUM* und *GDL en Bici* in ihrem Selbstverständnis den Anspruch zu haben scheinen „die Bürger“ beziehungsweise „die Radfahrer“ in ihrer Gesamtheit zu repräsentieren.

6.2 Kapitalvolumen und -struktur

Betrachten wir die Art und das Gesamtvolumen der oben zitierten Aktivist_innen³⁵, lassen sich alle in die mittleren und oberen Mittelschichten einordnen. Alle sind Akademiker_innen, studieren entweder noch oder arbeiten bereits in spezialisierten und prestigeträchtigen Berufen, beispielsweise als Professor_innen oder Dozent_innen, Softwareentwickler_innen oder Architekt_innen. Viele konnten mir von Auslandsaufenthalten in

35 Eine eingehende Erhebung zum Einkommen und sozialer Lage der einzelnen Akteur_innen war im Einzelnen während der Feldforschung nicht im Fokus, weshalb hier auf relativ generellen Aussagen wie zum Beruf eher tendenzielle Schlüsse gezogen werden.

den USA oder Europa erzählen. Sie sind alle gut mit anderen Aktivist_innen landesweit vernetzt und haben auch Beziehungen zu Stadtpolitiker_innen.

Das überdurchschnittlich hohe kulturelle Kapital bei allen resultiert in guten Arbeitsverhältnissen und damit auch erhöhtem ökonomischen Kapital. Vor allem das Studium an privaten Universitäten, wie es bei Einigen der Fall ist, ist besonders kostspielig, bringt aber auch gleichzeitig die Möglichkeit, sich mit dem Nachwuchs aus Elitefamilien zu vernetzen, was das soziale Kapital erhöht.

Diese besonderen Voraussetzungen bieten den hier porträtierten Aktivist_innen überdurchschnittliche Möglichkeiten und Wahrscheinlichkeiten einer Laufbahn im sozialen Raum. Gleichzeitig bieten sich durch das Radfahren Möglichkeiten der Selbstentfaltung und dadurch Distinktion zu anderen „konformereren“ Transportmöglichkeiten. Somit ist das Radfahren an sich (gewollt oder ungewollt) auch eine Investition in die Erhöhung des kulturellen und sozialen Kapitals, deren Voraussetzung die Bedingung der freien Wahl zum Radfahren ist. Innerhalb des Feldes des Radfahrens bieten sich weiter Möglichkeiten der Distinktion durch die Anschaffung teurer und stilvoller Räder, sowie der Institutionalisierung eines „eigenen“ *paseos*. Menschen mit diesen Kapitalvoraussetzungen haben erst durch diese die Möglichkeit, ihre soziale Praxis anders zu gestalten, was wiederum ihren sozialen Status erhöht. Es ist wohl auch diese gesellschaftliche Position, die es ihnen erlaubt, sich „nebenher“ als Aktivist_innen zu betätigen, da ja das Radfahren – nicht wie bei Aktivist_innen aus der Unterschicht, die um ihre Lebensexistenz kämpfen – nicht als fundamentale Lebensbedingung, sondern eher als „freie Wahl“ und „Luxus“ angesehen werden kann. Dass sich dabei auch die eigene soziale Stellung verbessert, würde ich eher als „angenehmen Nebeneffekt“ denn als „Ziel“ bezeichnen. Das Ziel liegt eher in der Durchsetzung von Idealen, was im folgenden Abschnitt analysiert wird.

6.3 Zugang zum und Position im Feld, Motivationen und Agenden

Der Zugang zum Feld des Radfahrens ist für die Aktivist_innen sicherlich einerseits durch die vielen Möglichkeiten geprägt, die ihnen auf Grund ihres hohen Kapitalvolumens offen stehen. Andererseits wurden auch die Beschränkungen für Frauen diskutiert, die allerdings teilweise durch die Herkunft aus höheren sozialen Klassen relativiert wird. Ein dritter Faktor soll hier in Gestalt der persönlichen Motivation und Agenden, sowie dem Zugang aus beziehungsweise die Verknüpfung mit anderen Feldern aufgezeigt werden.

6.3.1 GDL en Bici

Im Gespräch mit Juan und Alex wurde klar, dass das Fahrrad für *GDL en Bici* kein „Ziel in sich“ ist. Ihre „Vision“ ist wie bereits angeklungen eine weitergehende. Durch die Einmischung in die „Politik des Öffentlichen“ wollen sie für „humanere und nachhaltigere Städte“ kämpfen. Die Selbstbeschreibung als „multithematisch“ greift diese Agenda auf, da ökologische, wirtschaftliche und soziale Themen nicht voneinander zu trennen sind. Dafür nutzen sie auch „ihren“ *paseo*, indem sie dort z.B. in Redebeiträgen während der Pausen verschiedene gesellschaftliche Problematiken aufgreifen, die über Themen und Aktionen von und mit *Greenpeace* bis zu Migration reichen. Sich selbst als „Bürgerbewegung“ bezeichnend, wollen sie „die Leute ermächtigen“, sie wollen „Veränderungen, die über die eines Fahrradstreifens hinausgehen“, wofür das Fahrrad als „Vorwand“ dient, da es verschiedene Themen in sich aufgreift.

Ihre Rolle als einflussreichste Radfahrer_innenorganisation betrachten sie dabei kritisch. In ihren Netzwerken wollen sie trotz der hohen Anerkennung von anderen nicht „alles selbst machen“ und „Abhängigkeiten schaffen“, sondern als „Berater“ andere Gruppen „unterstützen“ und „ausbilden“. Sie wollen anderen zur „Selbstermächtigung“ helfen, um als breite Allianz Veränderungen voranzutreiben³⁶. *GDL en Bici* ist für seine Mitglieder nur *eine* Gruppe, mit der bestimmte Ziele erreicht werden sollen. Das Feld des Radfahrens ist somit auch nur ein Subfeld von (je nach Akteur_innen unterschiedlich) vielen. Ihr Interesse geht über das reine Radfahren hinaus, auch wenn es sicherlich als Symbol für Widerstand und eine andere Lebensweise zentral ist.

Hilfreich ist hier die Inbetrachtziehung eines übergeordneten Feldes der sozialen Bewegungen oder des städtischen Widerstandes, von dem das Feld des Radfahrens einen Teil ausmacht. Die Position in Letzterem (und somit auch das Interesse) ist also geprägt von der spezifischen Sicht aus Ersterem heraus, worin sich auch die Selbstunterscheidung zu anderen Gruppen widerspiegelt, die sich nicht gleichzeitig im Feld der sozialen Bewegungen oder des städtischen Widerstands verorten. Als „Erweiterung“ dieser „Nur-Fahrrad-Gruppen“ haben die Aktivist_innen von *GDL en Bici* sozusagen eine doppelte Agenda: die Förderung des Fahrrads in der Stadt im Allgemeinen und die Verknüpfung mit umfassenderen städtischen und gesamtgesellschaftlichen Themen. Darauf bezieht sich auch Roberto, wenn er davon spricht, dass *GDL en Bici* auch „das Andere“ auf seiner Agenda habe. Für ihn war auch genau das der Grund, weshalb er bei *GDL en Bici*

³⁶ Hier muss darauf hingewiesen werden, dass viele Mitglieder von *GDL en Bici* gleichzeitig in anderen Gruppen oder auch als Einzelpersonen bei anderen Aktivitäten aktiv sind und die Art und Weise, wie „radikal“ die Gruppe ist, intern umstritten ist.

mitmachen wollte: „Ich sagte mir, hier ist eine soziale Bewegung, die unterstützt werden muss“.

6.3.2 FemiBici

Anders als bei *GDL en Bici* eint die Aktivist_innen von *FemiBici* nicht nur die Erfahrung der Marginalisierung als Radfahrer_innen und die feindlichen Bedingungen für diese Gruppe, sondern auch die gleichzeitigen Diskriminierungserfahrungen als Frauen, innerhalb und auch außerhalb des Feldes des Radfahrens.

Die Organisation im Kollektiv ist auf der einen Seite pragmatisch, da sie in allen Feldern immer gleichzeitig gegen die gleichen patriarchalen Strukturen kämpfen, auf der anderen Seite aber auch wie bei *GDL en Bici* strategisch, da es ihnen nicht „nur“ um das Radfahren an sich geht. So sagt eine Aktivistin: „Wir teilen nicht nur die rein sozialen Kämpfe, auch die ökologischen. Der Ort, von dem wir uns [diesen Themen] annähern und der Raum indem wir übereinstimmen ist *FemiBici*.“ Der Zugang zum Feld des Radfahrens ist also die Annäherung aus dem feministischen Feld, das ihre Sicht auf das Radfahren prägt und ihr Interesse daran bestimmt. So lässt sich einerseits die eigene Selbstermächtigung als Motivation ausmachen, die „Freiheiten“ und die „Autonomie“ (als Radfahrer_in und als Frau), die das Radfahren mit sich bringt. Eine weitere Motivation ist andererseits die Thematisierung der hierarchischen Geschlechterverhältnisse und das Aufmerksammachen auf die Diskriminierungen von Frauen innerhalb des Feldes des Radfahrens, auch bei anderen Aktivist_innengruppen, die vornehmlich männlich dominiert sind. Eine dritte Ebene ist die symbolische, mit der gesamtgesellschaftliche Veränderungen vorangetrieben werden sollen. „Das Fahrrad bricht mit der Normativität für die Geschlechterrolle einer Frau“, womit eine Aktivist_in den „symbolischen Kampf gegen eine systematische Hegemonie, die eine Frau als ‚hübsches Objekt‘ darstellt“, meint. Die Aktivist_innen würden nicht nur versuchen, das Thema „Frauen als Fahrradfahrerinnen“ zu berühren, sondern dadurch, dass sie die Geschlechterrollenhierarchie auf diese Art aufgreifen, eine „einfachere Botschaft“ übermitteln: „Es ist ein guter Vorwand um sich von dort aus auszubreiten. Die Hintergründe des ‚warum?‘ und des ‚weshalb?‘ werden so diversifiziert dargestellt.“ Ziel ist dabei, dass Frauen sich über das Radfahren nicht nur selbst, sondern auch andere ermächtigen können. Es ist ein „erzieherisches Mittel, damit andere Frauen die Initiative ergreifen und die Barrieren durchbrechen“. Wenn erst einmal eine Barriere durchbrochen ist, sei die Überwindung ande-

rer Hindernisse einfacher, womit das Rad ein Werkzeug zur Überwindung der Unterdrückung wird.

Über den feministischen Blick werden nicht nur Geschlechterrollenverhältnisse als solche thematisiert, sondern auch in Verbindung mit sich überschneidenden gesamtgesellschaftlichen Strukturen wie „[sozialem] Druck, Patriarchat, Kolonialismus, Kapitalismus“ verknüpft. Als ein Teilaspekt des „Ganzen“ ist Mobilität nur ein Vorwand: „Uns gefällt das Radfahren, weil wir es genießen, weil wir glauben, dass es nötig ist. Aber es ist ein Werkzeug für das Thema der Geschlechterrollen, wobei es auch für andere Dinge stehen könnte“. *FemiBici* ist also mit anderen Feldern, wie dem feministischen und dem der sozialen Bewegungen, verknüpft und agiert in allen Feldern gleichzeitig, da diese sich in dieser Perspektive notwendigerweise überlappen und durchdringen. Die Agenda Herrschaftsverhältnisse aufzuzeigen und zu überwinden, prägt die Praktiken in allen Feldern und verleiht den Aktivist_innen somit eine besondere Position im Feld des Radfahrens, das mehrheitlich männlich dominiert ist.

6.3.3 RUM

In seinem Diskurs ist Carlos vom Netzwerk *RUM* meines Erachtens nach am stärksten auf Stadtpolitik eingestellt³⁷. Er fordert einen „würdigen“ Platz für das Fahrrad im Straßenverkehr und scheut keinen Konflikt mit Politiker_innen, indem er darauf verweist, dass sich er und seine Mitstreiter_innen nicht damit zufrieden geben, um „Erlaubnis zu fragen“, sondern dass sie lediglich wissen lassen, dass etwas selbstermächtigt getan wird, wie z.B. die Einrichtung der *ciclovía ciudadana*³⁸.

Für ihn geht es um „das Recht auf Zugang zur Stadt, das Recht, sie zu ‚leben‘“. Dazu braucht es seiner Meinung nach „mehr Auswirkungen auf Entscheidungsprozesse“. Somit ist auch für ihn das Fahrrad ein „Symbol von Inklusion und Gleichheit“ in einer ungleichen Stadt, womit er auch das Feld des Radfahrens verlässt und explizit das Feld der Stadtpolitik betritt – in Anbetracht der guten Vernetzung zu anderen Gruppen wie *GDL en Bici*, *FemiBici* und diversen „Recht auf Stadt“-Gruppen auch über das Feld der sozialen Bewegungen und des städtischen Widerstands. Die besondere Sicht auf das Feld und die eingenommene (radikale) Position könnte sich durch den Blickwinkel der Studierenden erklären. Sie sind häufig jünger als Mitglieder in den anderen beiden Gruppen und

37 Da er als einziges Mitglied von RUM interviewt wurde, ist bei der Generalisierung der Ansichten Vorsicht geboten.

38 In Form von direkten Aktionen wurden von Aktivist_innen Fahrradstreifen („Bürgerradwege“) auf vielbefahrenen Straßen gemalt, die im Nachhinein von der Stadtregierung rechtlich anerkannt worden sind.

verfügen explizit über Fachkenntnisse aus dem jeweiligen Studium (Jura, Urbanismus, Architektur, Sozial- und Geisteswissenschaften, Wirtschaftswissenschaften etc.), die sie in das Feld des Radfahrens mitnehmen. Auch wenn nicht alle Mitglieder von *RUM* das Fahrrad als „Hauptverkehrsmittel“ einsetzen, liegt ihnen daran, „den Bürger zu ermächtigen, seine Rechte einzufordern“, auf symbolische Weise über das „Recht“ der freien Wahl des Transportmittels.

Auch bei *RUM* sind also die Interessen vom besonderen Zugang zum Feld des Radfahrens als Studierende divers, aber in einer Gruppe geclustert. Einerseits sind sie aus dem direkten Konflikt entstanden, mit dem Fahrrad in die Uni fahren zu können, andererseits als Symbol um den Kampf um Einfluss auf politische Entscheidungen. Das Erkennen und Betrachten der Problematik als breiteres Phänomen der eingeschränkten Partizipation prägt die Agenda der radikal agierenden Studierenden und ist ausschlaggebend für ihr Interesse am Feld des Radfahrens.

6.3.4 Zusammenführung und Interpretation

Die in diesem Kapitel vorgenommene Trennung in unterschiedliche Gruppen ist etwas künstlich und konstruiert, da viele Akteur_innen in verschiedenen Gruppen gleichzeitig aktiv sind³⁹, verschiedene Motivationen und Agenden haben und die individuelle Zugehörigkeit zu einer Gruppe nicht unbedingt mit der Ablehnung anderer Gruppen einhergehen muss⁴⁰. Allen drei hier besprochenen Gruppen geht es um „mehr“ als um die Förderung des Radfahrens, alle drei verlassen das Feld, verknüpfen es mit anderen Feldern und Subfeldern, legen andere Schwerpunkte und vertreten aus ihrer spezifischen Sicht heraus spezifische Interessen.

FemiBici ist die einzige Aktivist_innengruppe, die dabei einen breiteren gesamtgesellschaftlichen Fokus hat und Geschlechterrolle und Klasse in ihre Agenda miteinbezieht, während die beiden anderen sich auf die Einmischung auf Stadtebene und Bürgerrechte berufen. Die explizite Auseinandersetzung mit unterprivilegierten Radfahrer_innen, die ja die Mehrzahl in Guadalajara stellen, ist jedoch bei keiner Gruppe an der Tagesordnung.

Ein interessanter Gegensatz wird zwischen *GDL en Bici* und *RUM* deutlich. Bei letzterem sind die einzelnen Universitätsfahrradgruppen, aus denen *RUM* besteht, aus loka-

39 Besonders die starke Verflechtung zwischen Aktivist_innen von *GDL en Bici* und *FemiBici* ist hier zu erwähnen.

40 Es sind eher Arenen im Feld, in denen einzelne Gruppen ihre Interessen durchsetzen möchten, die sich zwar thematisch unterscheiden, aber nicht unabhängig voneinander betrachtet werden können. Somit sollten die Gruppen eher als Cluster betrachtet werden, wobei eine Mehrfachzuordnung einzelner Akteur_innen möglich, für diese Arbeit jedoch zu komplex wäre.

len Konflikten in Universitäten und auf den Anfahrtswegen dorthin (also im Feld des öffentlichen Raums) gegründet worden. Bei *RUM* ist die Ausbreitung auf gesamtstädtische Themen als Mittel zur Durchsetzung lokaler Konflikte kausal genau entgegengesetzt zu *GDL en Bici*, wo das Rad das Mittel für gesamtgesellschaftliche Veränderungen über Veränderungen im Feld des öffentlichen Raums sein soll.

Während *FemiBici* und *RUM* als direkte Interessensgruppen bezeichnet werden könnten, sind die Interessen von *GDL en Bici* als heterogenere Gruppe breiter gefasst, was die einzelnen Akteur_innen jedoch nicht davon abhält, gemeinsame Allianzen zu bilden.

Was die Aktivist_innen also von anderen Akteur_innen im Feld unterscheidet ist, dass es um „mehr“ als Radfahren geht. Das Potential als „Werkzeug“ zur Erlangung von Bürger_innenrechten, der Ausdehnung von Partizipationsmöglichkeiten und Herbeiführung von Geschlechtergleichstellung wird erkannt und genutzt. Das Radfahren wird zu einem Teilbereich eines übergeordneten Kampfes, der sich über mehrere Felder und Subfelder, die sich überlappen und durchdringen, erstreckt, denn „activists take their struggles into a range of different fields which are, strictly speaking, distinct from the field of contention, and are affected by the dynamics of these fields“ (Crossley 2003: 60). Das Feld des Radfahrens ist ein von allen drei Gruppen genutztes Feld, wobei das umkämpfte Feld eher im öffentlichen Raum zu suchen ist. Um jedoch Macht darin ausüben zu können, muss die Hegemonie in benachbarten Feldern wie dem Feld des Radfahrens erreicht werden, da „[t]he movement may (temporarily) use the logic of another field to further its aspirations, but its real goals are elsewhere [...] In this sense, movements traverse different fields without being fully determined by the logic of the specific field within which they operate“ (Husu 2013: 268).

Da alle drei Gruppen schlussendlich Macht im politischen Feld ausüben müssen, um Veränderungen zu bewirken, widersprechen sich ihre Motivationen nicht, sondern sind eher komplementäre „arenas of struggle“ (Crossley 2003: 60), was sie zur Allianzbildung befähigt.

6.4 Habitus und Kapital im Feld als Generatoren sozialer Praxis

Ein abgrenzender Habitus, der deutlich zwischen Radfahrer_innen und Nichtradfahrer_innen unterscheidet, ähnliche Kapitalkonstellationen, die viele Möglichkeiten eröffnen, und ähnliche Motivationen im Feld des Radfahrens zur Nutzung als Ressource für ihre übergeordneten Agenden, geben den drei Gruppen hierarchisch eine

ähnliche Position im „herrschenden“ Teil des Feldes des Radfahrens, während sie in der Breite andere Bereiche abdecken und sich plastisch ausgedrückt in ihrer Position in verschiedenen Überlappungen mit anderen Feldern befinden. Das heißt ihre Sicht, ihre Einschätzung des Feldes, ihre Wahrnehmungs- und Kategorisierungsschemata sind spezifisch geprägt. Diese Position im Feld ist homolog zur Position im sozialen Raum der aufstrebenden Mittelschichten.

Die soziale Praxis beinhaltet (auch wenn nicht bewusst gewollt) damit die eigene Distinktion nach Stil und Geschmack, in eigene Gruppen nach Interessen, die Bildung von Allianzen und damit die Erhöhung sozialen Kapitals und die Herausforderung bisheriger Modelle. Der Wille zur Veränderung nach eigenen Werten ist treibende Kraft im Bruch mit bisherigen Formen der demokratischen Mitbestimmungen, der *doxa* im politischen Feld. Als gemeinsame Mitstreiter_innen sind sie im Feld der sozialen Bewegungen vereint über die gemeinsame *illusio*, den Glauben an die Sinnhaftigkeit des Radfahrens im Feld des Radfahrens als Subfeld. Gerade diese Komplexität erfordert ein Analysewerkzeug wie das Feld, das dieser gerecht wird.

„[...] Bourdieu's concept of fields, admitting as it does of great fluidity and multi-dimensionality, is far better placed than any other tool in the sociological kit bag (e.g. ‚system‘, ‚apparatus‘ [*dispositif*], ‚institution‘, ‚sector‘, ‚industry‘) for engaging with and doing justice to this empirical complexity.“ (Crossley 2003: 62)

Als politisierte Aktivist_innen betreten die vorgestellten Akteur_innen eine neue Laufbahn. Ihr soziales Handeln wird durch das Erlebte geprägt, was sich in alle Teilbereiche des Lebens zieht und die Mehrdimensionalität des Handelns unterstreicht. Crossley spricht beim Versuch der Verknüpfung von Habitus und sozialen Bewegungen im Bezug auf das Feld des Protests von der Herausbildung eines „radikalen Habitus“, der „often creates a disposition towards further political activism“ (Crossley 2003: 50). Aktivist_innen sind demnach in ihrer Laufbahn oft in verschiedenen Bewegungen (nacheinander oder gleichzeitig) aktiv, der Habitus ist kompatibel mit verschiedenen bewegungsspezifischen Anforderungen. Die durch Teilnahme am Aktivismus erworbenen Dispositionen wirken als strukturierende Struktur nach, wodurch Aktivist_innen weiter Aktivismus betreiben (Crossley 2003: 50f.).

Auch wenn das Radfahren sicherlich in vielerlei Hinsicht bei allen Gruppen als utilitaristisch betrachtet wird, darf der „Spaß am Radfahren“ nicht unterschätzt werden, auch wenn es für viele Aktivist_innen nicht „nur“ dabei bleiben sollte. Es ist nicht nur Mittel zum Zweck, sondern auch (je nach Akteur_in mehr oder weniger) Zweck in sich selbst. Unterstellt man „Notwendigkeitsfahrer_innen“, dass sie eigentlich gar nicht Rad

fahren wollen, könnte hier ein Grund liegen, weshalb diese beiden Gruppen unabhängig von einander agieren und keinerlei Kontakt zu einander haben. Sie haben schlichtweg einen entgegengesetzten Zugang zum Feld und auf Grund der unterschiedlichen Lebensvoraussetzungen und -erfahrungen zudem einen nicht kompatiblen Habitus. Protest braucht neben einem anknüpfungsfähigen Habitus auch Ressourcen (z.B. Essen, Zeit, Energie) und ausreichendes soziales Kapital, um durch Arbeitsteilung Netzwerken Stabilität zu verleihen (Crossley 2003: 56f). Crossley sieht zwar bei sozialen Bewegungen eine Überrepräsentation der Mittelklasse, was jedoch nicht heißt, dass eine große Mehrheit der Mittelklassen an sozialen Bewegungen teilnimmt. Vielmehr ist die Teilnahmen bei keiner sozialen Klasse „üblich“, bei Mittelklassen hingegen etwas üblicher. Die „middle-class radicals“ (Crossley 2003: 52) sind als eine Clique in den gebildeten Mittelklassen zu Hause, und prägen somit vor allem die Fahrradfahrer_innenbewegung in Guadalajara, da sie aus dem „Luxus“ der freien Transportmittelwahl entstanden ist.

Dass nun Aktivist_innen sozialer Bewegungen gerne auf das Fahrrad als Transportmittel zurückgreifen, kann auch auf die Übertragung eines politischen Habitus, in diesem Fall dem *radical habitus*, auf das persönliche Leben geschuldet sein. Durch Selbsthinterfragen und einer politisierten Form von Reflexivität wird die soziale Praxis in Einklang mit den (neuen?) Idealen gebracht, wodurch gesellschaftlicher Wandel durch Selbstwandel herbeigeführt werden soll (Crossley 2003: 55), wie es ja vor allem bei den Aktivist_innen von *FemiBici* der Fall ist. Das Fahrrad wird zu einer „common structure running through political activity, work-life and lifestyle“ (Crossley 2003: 54), zu einem „common ‚theme‘ across a range of discrete domains“ (ebd.). Auch wenn sich Aktivist_innen wie Roberto nicht als besonders gute Radfahrer_innen betrachten oder andere gar nicht Rad fahren, ist die „gute Sache“ an sich (auch wenn nur symbolisch) zu unterstützen. Radaktivist_innen müssen nicht unbedingt auch Enthusiast_innen sein, ihr Interesse muss sich nicht unmittelbar aus dem Feld selbst ableiten lassen, was sie sicherlich von den „einfachen“ Teilnehmenden an *paseos* unterscheidet.

Es wird hier eher versucht, über das Radfahren eine strukturelle Öffnung im öffentlichen Raum zu erreichen, für die sich die Aktivist_innen positionieren, indem sie die herrschende *doxa* der Hegemonie des Autos, die als „habitual assumption“ (Crossley 2003: 46) keine Legitimierung braucht, angreifen. Dadurch, dass diese Annahmen auf die Ebene des Diskurses gebracht werden, sind sie auch anfechtbar, was im besten Fall in einer Situation mündet, in der der „Glaube an das Spiel“ kurzzeitig ausgesetzt wird und es nach Bourdieu zur Krise kommt (Crossley 2003: 44). Husu sieht hier eine Ver-

knüpfungsmöglichkeit zwischen der *Theorie der Praxis* und Theorien zu sozialen Bewegungen, wenn sie sagt:

„For Bourdieu, it is the relationship between structural openings and the position occupied by agents (based on the possession of capital) and the habitus and trajectory of agents that explain the emergence and characteristics of and possibilities for social movements“ (2013: 266).

Es ist also nicht hinreichend, die soziale Praxis des Radfahrens nur durch die potentielle Möglichkeiten, die durch gute Kapitalausstattung geschaffen werden, oder nur durch die persönliche Motivation, nur durch den Faktor der Distinktion oder nur durch politische Agenden zu betrachten. Vielmehr ist die Position im sozialen Raum und die Zugehörigkeit zu gesellschaftlichen Gruppen (ob Klasse oder Geschlecht), die damit in Wechselwirkung stehenden individuellen strukturierten und strukturierenden Dispositionen in Form von Habitus, sowie der Zugang zum Feld und die Positionierung darin (Sicht darauf, Interesse, Motivation) im Zusammenspiel zu betrachten, um die soziale Praxis zu generieren. Auch wenn die Gewichtung je nach Feld und Akteur_in (Biographie) sicherlich unterschiedlich sein mag, sind die individuellen Positionen im Feld und die hervorgebrachten Praktiken nicht zufällig, sondern werden durch Strukturen beeinflusst, die sie wiederum selbst beeinflussen.

Bourdieu's Theorie der Praxis bietet hiermit, wie gezeigt werden sollte, die nötigen analytischen Werkzeuge, um einen differenzierteren Blick auf die soziale Praxis von Akteur_innen anzuwenden, wobei hier die Aktivist_innen nur als eine Gruppe von Akteur_innen exemplarisch untersucht wurden, während weitere Forschungen bei den übrigen Gruppen nötig sind.

7 Diskussion

Wie ich gezeigt habe, spielen bei der Positionierung im Feld des Radfahrens verschiedene Aspekte eine Rolle. Die untersuchten Dimensionen Klasse und Geschlecht strukturieren dabei die Praxis der Akteur_innen vor, beschränken oder erweitern Handlungsmöglichkeiten, wobei sie sich gegenseitig durchdringen und beeinflussen. Mit dem Habitus als Vermittler ist es außerdem möglich soziale Erfahrungen auch aus anderen Feldern auf ihre Wirksamkeit innerhalb des Feldes des Radfahrens zu überprüfen. Da dieser individuell bestimmt und in Verbindung mit dem Zugang zum Feld und Kapitalbesitz in Verbindung gebracht werden muss, konnte ich im Rahmen dieser Arbeit nur die spezielle Position und damit das einhergehende Interesse der Gruppe der Aktivist_innen un-

tersuchen, indem ich deren besondere Sichtweisen auf das Feld sowie Bewertungen von den Praktiken Anderer und Distinktion im Feld analysiert habe.

Der Fokus auf eine Gruppe verzerrt das Gesamtbild in eine Richtung. Gleichzeitig wird diese Verzerrung durch die Auswahl bestimmter Aktivist_innen als Repräsentant_innen für heterogene Gruppen zusätzlich verstärkt. Bestimmt sind nicht alle der gleichen Meinung wie die von mir zu Interviews herangezogenen Akteur_innen, doch sollte das gemeinsame Engagement innerhalb sich selbst konstituierender Gruppen und Allianzen schon auf einen Grundkonsens schließen lassen.

Schwieriger hingegen ist es mit Aussagen über von mir hier nicht explizit erwähnten Alltags- und Freizeitradfahrer_innen umzugehen. Abgesehen davon, dass sie hier nicht selbst zu Wort kommen, sind sie zudem meist nicht in festen Gruppen organisiert, würden sich vielleicht sogar der von mir übergestülpten Kategorie verweigern. Der Frage, wer hier für wen steht, müsste durch weitergehende Feldforschung nachgegangen werden.

Es wäre außerdem zu klären, ob sich alle Radfahrer_innen selbst als Teil eines (von mir konstruierten) Feldes des Radfahrens sehen würden. Haben Veränderungen im Feld für Freizeitradfahrer_innen auch Auswirkungen auf Notwendigkeitsradfahrer_innen? Befinden sich überhaupt alle Radfahrer_innen im gleichen Feld? Haben sie alle die eine *illusio*? Besonders fraglich ist das bei Menschen, die nicht aus freien Stücken Radfahren. Haben sie wirklich ein „heimliches Einverständnis“ (Bourdieu/Wacquant 1996: 128) zum Spiel?

Auf der anderen Seite stehen die Aktivist_innen, die den Anspruch haben, die Interessen aller Radfahrer_innen und Bürger_innen zu vertreten. Ist dies möglich, wenn nur bestimmte soziale Schichten Teil dieser Strömungen sind? Warum „erkennen“ Notwendigkeitsradfahrer_innen ihre Situation nicht als verbesserungswürdig? Warum nehmen sie nicht an den Protesten teil? Warum generieren sie nicht eigenen organisierten Widerstand, wenn doch besonders sie von den schwierigen Bedingungen tagtägliche betroffen sind?

Hier wird sicherlich eine Schwäche von Bourdieus Konzeption von Feldern und Habitus deutlich. Er fokussiert auf Konkurrenz und Wettkampf zwischen den Akteur_innen um Macht und Einfluss, wodurch „bestimmte Aspekte des sozialen Handelns ins Blickfeld geraten und andere nicht“ (Engler 2013: 254). Was ist jedoch, wenn ein Feld nicht hauptsächlich aus Konkurrenz besteht? Wie beeinflussen Emotionen die Praxis von Akteur_innen?

Ein weiterer Kritikpunkt ist die männliche Sichtweise Bourdieus, wenn er beispielsweise die Klassenlage von Frauen anhand der sozioökonomischen Stellung ihrer Väter und Männer misst und Frauen als Akteurinnen um Macht ausschließt. Dass sich die Konzepte von Feld und Habitus auch ohne Bourdieus Interpretationen nutzen lassen, liegt darin begründet, dass es sich „um offene Konzepte [handelt], die in Auseinandersetzung mit der Konstruktion des Gegenstandes zuzuschneiden und weiter zu entwickeln sind“ [ebd.].

Ein praktischer Schluss, der trotz der Defizite dieser Arbeit gezogen werden kann, ist, dass auf jeden Fall eine Reflexion bei den Aktivist_innen nötig ist, darüber, wen sie repräsentieren und wen nicht, welche Interessen sie vertreten und welche anderen Interessen es gibt. Dieser Umstand ist dabei nicht nur bei den Radaktivist_innen in Guadalajara anzutreffen. Bei vielen politischen Aktivist_innen kommt es oft zu Ausschlüssen (implizit oder explizit) durch unterschiedliche Wahrnehmungs- und Wertungsschemata. Die Herausbildung eines Habitus und Geschmacks, der vorschreibt, was wie gemacht werden muss, was „richtig“ und was „falsch“ ist, wirkt abschreckend auf viele Menschen, die nicht damit vertraut sind, deren Habitus nicht kompatibel ist. Die Einstiegsbarrieren sind oft zu hoch um sich einzubringen, wenn der Habitus nicht den Ansprüchen genügt oder wenn Menschen als defizitär wahrgenommen werden.

In einer von sozialen Bewegungen geprägten Welt ist die Frage nach der Repräsentation und die damit einhergehende Reflexion über die eigene Rolle, die eigene Herkunft, die eigenen Möglichkeiten und Verhaltensweisen elementar. Wird sie nicht gestellt, bleiben Aktivist_innen nichts weiter als privilegierte Eliten, die den Bezug zu ihren Mitmenschen verlieren. Sie werden zwar stark im öffentlichen Diskurs wahrgenommen, jedoch werden sie einer legitimen Repräsentativität durch ihre Zusammensetzung nicht gerecht und verzerren damit den Diskurs.

Wenn auf die Reproduktion von Strukturen über den Habitus und damit die Starre des Konzepts verwiesen wird, werden somit die Möglichkeit der Reflexion und das kreative schaffende Moment ausgeblendet. Gerade hier liegt jedoch die Chance, die Dinge durch eigenes Handeln in ihren Strukturen verändern zu können, wenn die eigenen Dispositionen bewusst und deren Effekte in den Feldern kenntlich gemacht werden. So ist es beispielsweise schon ein verbreitetes Muster, die eigene ökonomische Bevorzugung oberflächlich anzuerkennen, jedoch werden gleichzeitig oft damit einhergehende Habitus prägende Erfahrungen vernachlässigt, die die eigene Haltung, Wahrnehmung und Bewertung beeinflussen. Besonders der biografische Aspekt scheint mir bei der

Selbstreflexion noch unterbelichtet zu bleiben. Gerade über eine „Laufbahn“ in den verschiedenen Feldern wird jedoch die Sicht auf ein Feld über den Zugang dazu geprägt. Wird die eigene Position dagegen kritisch reflektiert, lässt sich leichter in die Dynamiken des Feldes eingreifen und dem Dogma der Konkurrenz um Macht darin entgegenwirken, wenn die gemeinsamen Bedürfnisse und Interessen deutlich artikuliert werden.

Auf der anderen Seite trägt es sicherlich nicht zum Vertrauensaufbau einer sozialen Bewegung bei, wenn Felder und Subfelder lediglich als Austragungsort „höherer“ Kämpfe, wie denen im politischen Feld, dienen. Der eigene Bezug zum Feld sollte immer gegeben und deutlich erkennbar und damit kein „Vorwand“ sein. Das heißt nicht, dass nicht gleichzeitig zum Interesse im Feld auch Interessen außerhalb des Feldes bedient werden dürfen. Das eigene Interesse am sicheren Radfahren kann durchaus mit dem Wunsch nach allgemeinen politischen Veränderungen einhergehen und die körperliche Erfahrungen von Freiheit und Autonomie können dazu beitragen. Jedoch besteht die Gefahr, die Anerkennung innerhalb des Feldes zu verlieren, wenn es offensichtlich zur Instrumentalisierung und Bevormundung von Radfahrer_innen kommt, was ich allerdings keiner Gruppe hiermit unterstellen möchte.

Dies ist auch angesichts der außerordentlich ermächtigenden Erfahrungen, die durch das eigene Radfahren gemacht werden können, auch gar nicht nötig. Werden diese Erfahrungen im Habitus eingeschrieben, können sie sich auch auf andere Felder ausdehnen und die erstrebten gesellschaftlichen Umwälzungen von ganz alleine bewirken. Voraussetzung allerdings ist die Möglichkeit, nicht aus ökonomischen Zwängen und in einem sicheren Umfeld handeln zu können. Damit dies gewährleistet werden kann, bedarf es sowohl Veränderungen innerhalb als auch außerhalb des Feldes des Radfahrens. Eine breitere Allianz zwischen einzelnen spektrenübergreifenden Gruppierungen organisiert sich bereits in vielen Städten Mexikos. Die Kämpfe um Umweltthemen, Geschlechtergleichheit und Bürger_innenrechte zu verknüpfen ist die Aufgabe, der sich die Aktivist_innen in selbstkritischer Art und Weise stellen müssen. Der feministische Blick der Aktivist_innen von *FemiBici* kann durch seinen Fokus auf gesamtgesellschaftliche Zusammenhänge und Machthierarchien als geeignete Herangehensweise hierfür betrachtet werden. Da ich hierfür die eigenen doppelten Diskriminierungserfahrungen ausschlaggebend sehe, wäre eine klassenübergreifende Ausweitung sicherlich nötig, um auch die Sicht dreifach diskriminierter Menschen aufzugreifen. Andere soziale Dimensionen wie Ethnizität, Alter, nicht-konformer Geschlechtsidentität und Sexualität und als Menschen mit „Behinderung“ oder „Krankheiten“ etikettierte Personen sind dabei noch

gar nicht berücksichtigt worden.⁴¹ Weitere Forschungen in diesen weniger sichtbaren Bereichen von Diskriminierung wären im Feld des Radfahrens in Guadalajara sicherlich auch für die Fahrradfahrer_innenbewegung als kritische Begleitung von Nutzen, da somit auch andere normalisierte Annahmen aus der Welt der *doxa* auf die Ebene des Diskurses gebracht werden könnten. Die Analyse mit Werkzeugen aus der *Theorie der Praxis* von Bourdieu könnten hierfür einen guten Beitrag leisten.

41 In Guadalajara gibt es inzwischen auch den *paseos a ciegas* für blinde Menschen.

8 Literaturverzeichnis

- BOURDIEU, Pierre (1987a): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- BOURDIEU, Pierre (1987b): *Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- BOURDIEU, Pierre (1992): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Pierre Bourdieu, Margareta Steinrücke und Jürgen Bolder (Hg.): *Die verborgenen Mechanismen der Macht*. Hamburg: VSA, S. 49–79.
- BOURDIEU, Pierre (1997a): Die männliche Herrschaft. In: Irene Dölling (Hg.): *Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 153–217.
- BOURDIEU, Pierre (1997b): Eine sanfte Gewalt. Pierre Bourdieu im Gespräch mit Irene Kölling und Margareta Steinrücke. In: Irene Dölling (Hg.): *Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 218–230.
- BOURDIEU, Pierre (1998): *Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- BOURDIEU, Pierre (2012 [1979]): *Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyrischen Gesellschaft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- BOURDIEU, Pierre; Loïc J. D. Wacquant (1996): Die Ziele der reflexiven Soziologie. Chicago-Seminar, Winter 1987. In: Pierre Bourdieu und Wacquant, Loïc J. D. (Hg.): *Reflexive Anthropologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 95–250.
- CROSSLEY, Nick (2003): From Reproduction to Transformation: Social Movement Fields and the Radical Habitus. In: *Theory Culture & Society* 20 (6), S. 43–68.
- ENGLER, Steffani (2013): Habitus und sozialer Raum: Zur Nutzung der Konzepte Pierre Bourdieus in der Frauen- und Geschlechterforschung. In: Alexander Lenger; Christian Schneickert; Florian Schumacher (Hg.): *Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven*. Wiesbaden: Springer VS, S. 247–260.
- GDL2020 (2014): *Via RecreActiva*. URL <http://www.gdl2020.com.mx/recreactiva> [18.12.2014].
- GDL EN BICI (2013): Estudio de Conteo Ciclovía en Javier Mina y la 56. Nicht publiziertes Dokument.
- HORTON, Dave (o.J.): *Social Movements and the Bicycle*. URL: <http://thinkingaboutcycling.com/social-movements-and-the-bicycle/> [18.12.2014].
- HORTON, Dave; Paul Rosen; Peter Cox (2007) Introduction: Cycling and Society. In: Dave Horton; Paul Rosen; Peter Cox (Hg.): *Cycling and Society*. Hampshire and Burlington: Ashgate, S. 1–24.
- HUSU, Hanna-Mari (2013): Bourdieu and Social Movements: Considering Identity Movements in Terms of Field, Capital and Habitus. In: *Social Movement Studies* 12 (3), S. 264–279.

- ILLICH, Iván (2013 [1974]): *Energía y equidad. Un elogio a la bicicleta*. México: El Rebozo.
- ITDP (2013): *Mexico City Wins the 2013 Ciclociudades Award (13.09.2013)*. URL: <https://www.itdp.org/mexico-city-wins-the-2013-ciclociudades-award/> [18.12.2014].
- ITDP/GDL EN BICI (2012): Estudio de Conteo de Ciclovía Av. Washington y R. Michel en GDL. Unveröffentlichtes Dokument.
- KRAIS, Beate; Gunter Gebauer, Gunter (2013): *Habitus*. Bielefeld: Transcript.
- LANGE-VESTER, Andrea; Christel Teiwes-Kügler (2013): Das Konzept der Habitushermeneutik in der Milieuforschung. In: Alexander Lenger; Christian Schneickert; Florian Schumacher (Hg.): *Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven*. Wiesbaden: Springer VS, S. 149–174.
- LENGER, Alexander; Schneickert, Christian; Schumacher, Florian (2013a): *Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven*. Wiesbaden: Springer VS.
- LENGER, Alexander; Schneickert, Christian; Schumacher, Florian (2013b): Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. In: Alexander Lenger; Christian Schneickert; Florian Schumacher (Hg.): *Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven*. Wiesbaden: Springer VS, S. 13–41.
- LIEBSCH, Katharina (2006): Identität und Habitus. In: Hermann Korte; Bernhard Schäfers (Hg.): *Einführung in Hauptbegriffe der Soziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 67–84.
- MITCHELL, Don (2000): *Cultural geography. A critical introduction*. Oxford: Blackwell.
- POOLEY, Colin, Tim Jones, Miles Tight, Dave Horton, Griet Scheldeman, Caroline Mullen, Ann Jopson und Emanuele Strano (2013): *Promoting Walking and Cycling*. Bristol: Policy Press.
- RAMÍREZ GALLO, Arturo (2014): Los ciclistas incumplen reglamento de Movilidad. In: *Milenio* (09.10.2014). URL: http://www.milenio.com/jalisco/ciclistas-incumplen-reglamento-Movilidad_0_387561274.html [18.12.2014].
- SDG [Steer Davies Gleave] (2011a): Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara. Estrategia 3. Movilidad de escala humana. Unveröffentlicht.
- SDG [Steer Davies Gleave] (2011b): Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable Para el Área Metropolitano de Guadalajara. Resumen Ejecutivo. Unveröffentlicht.
- Vivanco, Luis (2013): *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. New York and London: Routledge.
- WACQUANT, Loïc J. D. (1996): Auf dem Weg zu einer Sozialpraxeologie. Struktur und Logik Pierre Bourdieus. In: Pierre Bourdieu; Loïc J. D. Wacquant (Hg.): *Reflexive Anthropologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 17–94.
- WILLMANN, Urs (2014): Auf Spurensuche. Hamburg könnte ein Paradies für Radfahrer sein. Wenn die Stadt nicht so am Auto hinge. In: *Zeit Online*, 19.05.2014. URL: <http://www.zeit.de/2014/20/fahrradstadt-hamburg> [18.12.2014].

8.1 Interviews

CARLOS (2013): Interview mit Carlos von RUM, 27.11.2013. Das Interview wurde geführt von Kai-Uwe Konnerth.

FEMIBICI (2013a): Interview mit sieben Aktivist_innen von FemiBici, 02.11.2013. Das Interview wurde von einer anderen Person geführt und mir zur Vorbereitung zum zweiten Interview mit FemiBici gegeben.

FEMIBICI (2013b): Interview mit vier Aktivist_innen von FemiBici, 28.11.2013. Das Interview wurde geführt von Kai-Uwe Konnerth.

JUAN & ALEX (2013): Interview mit Juan und Alex von GDL en Bici, 14.11.2013. Das Interview wurde geführt von Kai-Uwe Konnerth.

ROBERTO (2013): Interview mit Roberto von GDL en Bici, 12.11.2013. Das Interview wurde geführt von Kai-Uwe Konnerth.

8.2 Bildnachweise

Titelbild: Auftakt eines Paseos in Guadalajara. Rafael del Río, <http://gdlenbici.org/wp-content/uploads/2011/09/ppt01.jpg> [04.04.2015].