Masterarbeit im Studiengang

**Soziologie in technikwissenschaftlicher Richtung**

Zur Erlangung des akademischen Grads

**Master of Arts**

# Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden

## Eine geschlechterspezifische Analyse

---


Eingereicht von: Diana Maja Stage

Matrikelnummer: 347424

Erstgutachterin: Prof. Dr. Martina Löw

Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie

Zweitgutachter: Maximilian Hoor

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung


Abgabefrist: 01. August 2019

Berlin, den 27. Mai 2019

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und eigenhändig sowie ohne unerlaubte fremde Hilfe und ausschließlich unter Verwendung der aufgeführten Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Berlin, den

……

Unterschrift

*»Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad«*

*Adam Opel, Gründer der Firma Opel, 1837 – 1895*[1]

*„I think it has done more to emancipate women than anything else in the world. It gives women a feeling of freedom and self-reliance. I stand and rejoice every time I see a woman ride by on a wheel … the picture of free, untrammeled womanhood"*

*Susan B. Anthony, 1896*[2]

*„Eine Lebensfreude kriegt man vom Radeln! […] Kommt doch, Frauen und Mädchen, fliegt ein einziges Mal mit!"*

*Elsbeth Meyer-Förster, ca. 1896*[3]

*„Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr."*

*Albert Einstein, ca. 1905 Überlieferung zur Befragung zur Relativitätstheorie*[4]

*„Zeigen Sie mir ein Problem dieser Welt und ich gebe Ihnen das Fahrrad als Teil der Lösung."*

*Mike Sinyard, geboren 1950, US-amerikanischer Fahrradbauer*[5]

*„Why do I do it? The simple answer is that I love to ride. To me, riding is living. When I was sick with cancer, I thought constantly about riding. I daydreamed about the sensation of moving through the countryside on a bike, the wind against my face. … I rode to prove I wasn't dying. Now I ride to prove that I'm alive. … I ride to prove that, in a mechanised era, the human body is still a marvel."*

*Lance Armstrong, 2004*[6]

*„Ich fahr' durch Kreuzberg in mei'm Cabrio*

*Es hat nur zwei Räder, das ist Cardio"*

*Prinz Pi, 2017*[7]

---

[1] zitiert nach Dodge, 2007, S. 134f

[2] zitiert nach Harper, 1983, S. 859

[3] zitiert nach Florack, 2014, S. 87

[4] zitiert nach Bäumer, 2016, S. 132

[5] zitiert nach Doktor und Schiller, 2015

[6] zitiert nach McBeth, 2009, S. 167

[7] Prinz Pi, 2017, *Meine Welt*

## INHALTSVERZEICHNIS


*1 Einleitung* _____ *1*

*2 Verkehr, Mobilität, Geschlecht und Sicherheit – Theoretischer Rahmen* _____ *4*

**2.1 Verkehr, Mobilität und Infrastruktur** _____ **5**

**2.2 Verkehr und Mobilität in der Soziologie** _____ **6**

**2.3 Gegenüberstellung Verhalten und Handeln im Verkehr und bei der Mobilität** _____ **7**

**2.4 Geschlecht** _____ **9**

**2.5 Sicherheit** _____ **12**

**2.6 Zusammenfassung** _____ **16**

*3 Forschungsstand* _____ *17*

**3.1 Bedeutung des Fahrradfahrens für Frauen – Geschichtlicher Abriss** _____ **18**

**3.2 Subjektive Sicherheit beim Radfahren** _____ **19**

3.2.1 Angst _____ 20

3.2.2 Near Misses _____ 21

3.2.3 Berlin _____ 25

**3.3 Geschlechterspezifische Besonderheiten** _____ **27**

3.3.1 Allgemeine Unterschiede bei der subjektiven Sicherheit _____ 27

3.3.2 Anteil an Radfahrenden _____ 28

3.3.3 Unterschiede bei der subjektiven Sicherheit beim Radfahren _____ 29

**3.4 Zusammenfassung** _____ **33**

*4 Methodisches Vorgehen* _____ *34*

**4.1 Methode Gruppendiskussion** _____ **34**

**4.2 Auswahlverfahren** _____ **36**

**4.3 Vorgehen bei der empirischen Untersuchung der Arbeit** _____ **38**

**4.4 Grundprinzipien und Güte qualitativer Forschung** _____ **44**

**4.5 Reflexion** _____ **45**

*5 „Das schafft nur Verkehr“ – Ergebnisse der empirischen Untersuchung* _____ *47*

**5.1 Allgemeine Angaben zu den Teilnehmenden** _____ **47**

**5.2 Sicherheit ohne Fahrradbezug** 51

**5.3 Subjektive Sicherheit beim Radfahren** 54

5.3.1 Near Misses 54

5.3.2 Infrastruktur und Verkehrsregeln 57

5.3.3 Einflüsse auf die subjektive Sicherheit 59

5.3.4 Ausstattung für eine erhöhte subjektive Sicherheit 63

5.3.5 Handlungen und Strategien für eine erhöhte subjektive Sicherheit 65

**5.4 Forderungen für eine gesteigerte subjektive Sicherheit** 69

***6 Risikofreudige Männer – Sicherheitsbedürftige Frauen? – Diskussion*** *71*

**6.1 Sicherheit ohne Fahrradbezug** 71

**6.2 Subjektive Sicherheit beim Radfahren** 73

6.2.1 Erfahrung und Normalisierung 74

6.2.2 Near Misses und Ängste 75

6.2.3 Infrastruktur 82

**6.3 Auswirkungen der subjektiven Sicherheit auf das Verkehrs- und Mobilitätshandeln** 85

***7 Schluss*** *88*

**7.1 Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse** 89

**7.2 Rolle des subjektiven Sicherheitsempfindens beim Radfahren für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln** 92

**7.3 Forderungen an die Verkehrspolitik sowie -planung** 93

**7.4 Ausblick** 94

***8 Literaturverzeichnis*** *VII*

***9 Anhang*** *XVI*

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

*Abbildung 1: Komponenten von Sicherheit* 14

*Abbildung 2: Hochrad und Sicherheitsniederrad mit tiefem Einstieg* 19

*Abbildung 3: Anteil der absichtlichen und nicht absichtlichen Vorfälle nach Art des Verkehrsteilnehmenden* 23

*Abbildung 4: Auswirkungen von near misses auf das zukünftige Radfahren* 24

*Abbildung 5: Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad und Anteil der Radfahrerinnen nach Ländern* 28

*Abbildung 6: Dauer des regelmäßigen Radfahrens der Frauen* 48

*Abbildung 7: Dauer des regelmäßigen Radfahrens der Männer* 48

*Abbildung 8: Bewertung des Fahrens auf dem Fahrradweg der Frauen* 49

*Abbildung 9: Bewertung des Fahrens auf dem Fahrradweg der Männer* 49

*Abbildung 10: Einhaltung der Verkehrsregeln der Frauen* 50

*Abbildung 11: Einhaltung der Verkehrsregeln der Männer* 50

*Abbildung 12: Eindruck aus der Gruppendiskussion der Frauen* XXI

*Abbildung 13: Eindruck aus der Gruppendiskussion der Männer* XXIII

## TABELLENVERZEICHNIS

*Tabelle 1: Vorfälle beim Radfahren und deren Schweregrad* 22

*Tabelle 2: Sicherheit beim Radfahren* 26

*Tabelle 3: Bedeutung Fahrradfahren in Berlin* XXVII

*Tabelle 4: Positive Beispiele von Orten in Berlin* XXVIII

*Tabelle 5: Negative Beispiele von Orten in Berlin* XXVIII

# 1 Einleitung

Die Themen Umweltschutz, Klimapolitik und die Folgen des Klimawandels sind aus der täglichen Berichterstattung nicht mehr wegzudenken, sie sind Gegenstand mitunter hitziger Debatten und Auseinandersetzungen. Es reiht sich Abgas-Skandal an Abgas-Skandal, die EU-Kommission verklagt Deutschland aufgrund von Verstößen gegen Grenzwerte und Richtlinien, Hunderttausende Schülerinnen protestieren in deutschen Städten und auf der ganzen Welt gegen Inkonsequenz in der Klimapolitik. Dies sind nur einige der Schauplätze und Themen auf und in denen Klimapolitik, Umweltschutz und auch Verkehr verhandelt werden.

Das Fahrrad, welches die Luft nicht verschmutzt, keine Treibhausgase produziert und darüber hinaus geräuscharm ist, keine Staus verursacht und gesundheitliche Vorteile birgt (vgl. Aldred und Goodman, 2018, S. 161), ist kein Allheilmittel gegen den Klimawandel, hinsichtlich der genannten Konfliktpunkte rund um Verkehr, Mobilität und Klima wird jedoch schnell klar, dass dem Fahrrad in der Entlastung und teilweisen Auflösung des Konflikts zwischen Mobilitätsbedürfnissen und klimaschützenden Maßnahmen Bedeutung zukommt.

Mobilität stellt eine Art Grundrecht dar (vgl. Manderscheid, 2012, S. 558), auf sie kann und soll nicht verzichtet werden. Das Fahrrad bietet hier eine ökologische Lösung an, als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln.

Um das Fahrradfahren jedoch zu fördern, ist es wichtig, sich zunächst mit dem Verkehrsmittel Fahrrad bzw. mit den Radfahrenden näher zu beschäftigen. Es gibt bereits seit Jahren weltweit Forschungen zum Thema Radfahren. Das Forschungsfeld Fahrrad ist jedoch keineswegs erschöpft. Es gibt noch Lücken in Bezug auf das Verstehen des Verkehrs- und Mobilitätshandelns, die geschlossen werden müssen, damit die Förderung des Verkehrsmittels Fahrrad verbessert werden kann. Eine solche Forschungslücke, die in dieser Arbeit näher betrachtet wird, betrifft die Sicherheit beim Radfahren.

In der Regel werden Aussagen über die Verkehrssicherheit mit Hilfe von Unfallstatistiken getätigt. Diese objektive Sicherheit kann aber nicht allein herangezogen werden, um das Verkehrs- und Mobilitätshandeln zu verstehen. Die subjektive Sicherheit, also das persönliche Sicherheitsempfinden, spielt eine ebenso wichtige Rolle. Für die Förderung des Radfahrens ist also nicht ausschließlich die Minimierung von Unfallzahlen relevant, auch die Ermöglichung eines angst- und stressfreien Radfahrens ist erheblich (vgl. Alff, 2018).

In Politik und Verwaltung hat das Thema bisher nicht viel Aufmerksamkeit erhalten. Jedoch ist die subjektive Sicherheit im vergangenen Jahr stärker in den Fokus gerückt und erlangt neben der objektiven Sicherheit an Bedeutung in der Verkehrsplanung. Im Mobilitätsgesetz, welches im Sommer 2018 vom Abgeordnetenhaus von Berlin beschlossen wurde, ist festgehalten:

> *„Ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen." (Abgeordnetenhaus von Berlin, 2018, Begründung zu § 36)*

Die Forschung schenkte dem Thema bislang wenig Aufmerksamkeit. In der deutschsprachigen Forschungslandschaft wurde im Juni 2018 eine Forsa-Umfrage im Auftrag der Berliner Zeitung durchgeführt, die die subjektiv wahrgenommene Verkehrsgefährdung von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in Berlin untersucht (vgl. Thomson, 2018). Ein Projekt der Technischen Universität Berlin hat sich dem Problem von Beinaheunfällen (*near misses*) gewidmet und eine App entwickelt, in der die Nutzenden Konflikte dokumentieren können, jedoch liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Ergebnisse vor (vgl. Technische Universität Berlin, 2019).

Darüber hinaus gibt es in Deutschland kaum nennenswerte Forschungen zu der Thematik. Im englischsprachigen Raum wurde sich hingegen vermehrt mit dem Sicherheitsempfinden auseinandergesetzt, zum Beispiel von Rachel Aldred, Dave Horton, Susan Handy, Jennifer Dill, Anna Goodman und Sian Crosweller, jedoch herrschen dort andere Radfahrbedingungen als in Deutschland.

Diese Masterarbeit widmet sich dem Thema des subjektiven Sicherheitsempfindens beim Radfahren und adressiert damit eben jene Forschungslücke und versucht sie ein wenig zu schließen. Die Arbeit fokussiert sich dabei auf bestimmte Radfahrtypen, damit ein tieferes Verständnis für bestimmte Personengruppen erreicht werden kann.

Studien ergaben, dass Frauen und Männer ein unterschiedliches Sicherheitsempfinden haben und insbesondere für Frauen die Risikowahrnehmung beim Radfahren beispielsweise durch near misses und Belästigungen ebenso wichtig sein kann wie tatsächliche Unfälle (vgl. Ruhne, 2011, S. 57; Garrad, Handy und Dill, 2012, S. 223). Die Untersuchungen stammen aus Großbritannien oder Australien, in diesen Ländern ist der Anteil an Radfahrerinnen gering (vgl. Pucher und Buehler, 2012, S. 14). In Deutschland hingegen ist der Anteil an Radfahrern nur etwas höher als der Anteil an Radfahrerinnen (vgl. Deutsches Institut für Urbanistik und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2014, S. 9). Für die Masterarbeit wurden als Radfahrtypen weibliche und männliche Personen gewählt, um zu untersuchen, inwiefern es geschlechtsspezifische Unterschiede bezüglich des Sicherheitsempfindens in einem Land mit fast ausgeglichenem Anteil an weiblichen und männlichen Radfahrenden gibt, um

gegebenenfalls Konsequenzen für die Verkehrsplanung und -politik ziehen zu können. Daraus ergibt sich der Titel der Arbeit:

*Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse*

Für die konkrete Forschungsfrage werden noch zwei Spezifizierungen vorgenommen. Zum einem wurden junge Erwachsene, die studieren, als Zielgruppe bestimmt, da diese besonders mobil sind und man mit Studierenden eine gute Vergleichbarkeit von männlichen und weiblichen Radfahrenden erreichen kann, da diese oft ähnliche Wege zurücklegen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 75). Zum anderen wurde als Untersuchungsort Berlin gewählt, da das Bedürfnis an Mobilität mit wachsender Population zunimmt (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2017, S. 8). Im *Fahrradklima-Test* von 2016 belegte Berlin Rang 36 von 39 und erhielt insgesamt die Schulnote vier, bezüglich des Sicherheitsgefühls sogar eine fünf (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., 2017, S. 1). In einer Studie über nachhaltigen Verkehr, die das Wuppertal Institut und Greenpeace durchführten, belegte Berlin insgesamt Rang zehn von 13, hinsichtlich der Sicherheit Rang elf (vgl. Kodukula, Rudolph, Jansen und Amon, 2018 S. 11, 73). Somit muss noch viel in der Hauptstadt verbessert werden (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., 2017, S. 1).

Aus den genannten Überlegungen hat sich folgende Forschungsfrage entwickelt:

*Welche Rolle spielt das subjektive Sicherheitsempfinden für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln bei weiblichen und männlichen Studierenden beim Radfahren in Berlin?*

Neben der übergeordneten Fragestellung sollen auch folgende Fragen beantwortet werden:

*Inwiefern gibt es Unterschiede zwischen den beiden Personengruppen? Welche Strategien haben die Radfahrenden entwickelt, um mit der subjektiven (Un-)Sicherheit umzugehen? Welche Bedürfnisse der weiblichen und männlichen Radfahrenden müssen von der Verkehrsplanung/-politik berücksichtigt werden, um die subjektive Sicherheit zu erhöhen?*

Um die Fragen beantworten zu können, wurden zwei Gruppendiskussionen durchgeführt, eine mit Rad fahrenden Studentinnen und eine mit Rad fahrenden Studenten, um die beiden Radfahrtypen vergleichen zu können. Das qualitative Verfahren wurde für die Untersuchung gewählt, da das Sicherheitsempfinden subjektiv ist, weshalb eine vorstrukturierte quantitative Untersuchungsmethode für ein tieferes Verständnis der Thematik nicht geeignet ist.

Die zentralen Ergebnisse der Arbeit sind, dass es bei der subjektiven Sicherheit beim Radfahren geschlechterspezifische Unterschiede gibt, die jedoch geringer sind als beispielsweise beim Zufußgehen. Um mit Unsicherheitsgefühlen umzugehen, haben sowohl Männer als auch Frauen ihr Verkehrs- und Mobilitätshandeln angepasst. Dabei haben die Männer überwiegend

offensive Strategien entwickelt und die Frauen defensive. Trotz verstärkter Unsicherheitsempfindungen von Frauen und den unterschiedlichen Strategien für eine erhöhte subjektive Sicherheit, sind ähnliche Forderungen an die Verkehrspolitik und -planung zu erkennen.

Um sich der Forschungsfrage und damit den geschilderten Ergebnissen zu nähern, wird im zweiten Kapitel zunächst der theoretische Rahmen für die Arbeit abgesteckt. Dabei werden die für die interdisziplinäre Arbeit wichtigen Aspekte Verkehr, Mobilität, Geschlecht, Sicherheit sowie Handeln und Verhalten aus einem soziologischen und verkehrswissenschaftlichen Blick betrachtet, damit ein einheitliches Verständnis der Aspekte für die Arbeit gegeben ist. Im dritten Kapitel wird der Forschungsstand zum bislang wenig erforschten Thema *subjektive Sicherheit beim Radfahren* vorgestellt und auf geschlechterspezifische Besonderheiten eingegangen, um die Ergebnisse der eigenen Studie mit diesen vergleichen zu können. Im vierten Kapitel wird das Vorgehen bei der eigenen empirischen Untersuchung beschrieben und begründet, damit der Forschungsprozess nachvollziehbar und transparent ist. Anschließend werden die Ergebnisse der Gruppendiskussionen im fünften Kapitel vorgestellt und anhand von zitierten Ausschnitten belegt, um im sechsten Kapitel die Ergebnisse der eigenen Untersuchung mit dem Forschungsstand und den Aspekten des theoretischen Rahmens zu diskutieren sowie die Beantwortung der Forschungsfrage, die im abschließenden siebten Kapitel erfolgt, vorzubereiten.

# 2 Verkehr, Mobilität, Geschlecht und Sicherheit – Theoretischer Rahmen

Im Nachfolgenden werden zentrale Begriffe der Arbeit erläutert und in ihren theoretischen Kontext gesetzt. Zunächst werden das *Verkehrssystem* und seine einzelnen Elemente *Verkehr*, *Mobilität* und *Infrastruktur* betrachtet (Kapitel 2.1). Danach wird in Kapitel 2.2 beleuchtet, wie Verkehr und Mobilität in der Soziologie verhandelt und beschrieben werden. Um zu verstehen, was Handeln meint, muss es von Verhalten abgegrenzt werden. Im Kapitel 2.3 erfolgt eine Differenzierung zwischen *Mobilitäts-* und *Verkehrsverhalten* sowie *Mobilitäts-* und *Verkehrshandeln*. Für diese Arbeit ist Letzteres bedeutsam, denn es soll verstanden werden, warum Radfahrende so handeln, wie sie handeln. Im darauffolgenden Kapitel 2.4 wird die Bedeutung des Begriffs *Geschlecht*, der dieser Arbeit für die geschlechterspezifische Analyse zu Grunde liegt, hergeleitet. Kapitel 2.5 setzt sich mit dem zentralen Thema der Arbeit *Sicherheit* auseinander und unterscheidet zwischen *objektiver* und *subjektiver Sicherheit*. Abschließend werden die wichtigsten Punkte dieses Kapitels zusammengefasst.

## 2.1 Verkehr, Mobilität und Infrastruktur

Die Begriffe *Verkehr* und *Mobilität* werden oft synonym verwendet (vgl. Schwedes, Daubitz, Rammert, Sternkopf und Hoor, 2018, S. 5), ihnen liegen jedoch unterschiedliche Bedeutungen und Konzepte zugrunde, die im Nachfolgenden differenziert werden, um eine klare Verwendung der Begriffe in der Arbeit zu ermöglichen. Zudem wird der Begriff der *Infrastruktur* erläutert, denn die *Infrastruktur*, der *Verkehr* und die *Mobilität* werden hier gemeinsam unter dem Terminus *System Verkehr* gefasst (vgl. ebd., S. 6).

*Infrastruktur* umfasst *„die räumliche Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten“ (ebd., S. 5)* und verknüpft und verbindet Orte räumlich (vgl. ebd., S. 8). Die Struktur, also das räumliche Verbindungselement, das der *Infrastruktur* zugrunde liegt, ist das Fundament für jede Art von *Verkehr* (vgl. ebd., S. 6). Das Element ist unabhängig von der Zeit und nur von der räumlichen Dimensionierung abhängig (vgl. ebd., S. 6).

Die Verwirklichung von Ortsveränderungen durch Bewegung bildet das Element *Verkehr*. Der *Verkehr* meint *„die zeitliche Ausprägung der realisierten Ortsveränderung“ (ebd., S. 5)*. Das Bewegungselement des *Verkehrs*, also der Prozess, erfasst die zeitlichen Gegebenheiten der Ortsveränderungen von Personen und Gegenständen (vgl. ebd., S. 6). Das Element ist ohne die Struktur nicht möglich und somit abhängig von ihr (vgl. ebd.). Im Unterschied zur Struktur ist der Prozess auch abhängig von der Zeit und hat einen konkreten Start- und Endzeitpunkt (vgl. ebd., S. 6f.).

Bis hier hin lässt sich zusammenfassen, dass durch die *Infrastruktur* der *Verkehr* ermöglicht wird (vgl. ebd., S. 10). Dadurch wird wiederum die *Mobilität* gefördert (vgl. ebd.). Für *Mobilität* gibt es in der Wissenschaft keine einheitliche Definition (vgl. ebd., S. 5f.). Für die Arbeit wird auf das Begriffsverständnis des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin zurückgegriffen, damit werden sowohl die ingenieurswissenschaftliche als auch die sozialwissenschaftliche Perspektive berücksichtigt (vgl. ebd., S. 2).

Das handelnde Subjekt, also der Mensch mit seinen Ansprüchen und Bedürfnissen, beeinflusst das Nutzen der Struktur bzw. das Bilden von Prozessen (vgl. ebd., S. 7). Die Handlungen des Menschen im *Verkehrssystem* sind kontingent, das heißt, die Entscheidungen des Menschen sind nie genau vorauszusehen und zu jedem Zeitpunkt möglich (vgl. ebd.). Das *System Verkehr* ist abhängig von den menschlichen Entscheidungen, welche wiederum von den Anforderungen und Bedürfnissen des Menschen bestimmt werden (vgl. ebd.).

Der Mensch trifft also verkehrsrelevante Entscheidungen und leitet davon sein Handeln ab (vgl. ebd., S. 8). Hierbei ist die subjektive Wahrnehmung zentral. Sie wird als *Mobilität*

bezeichnet und umfasst die *„subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten, die der Mensch in seinem individuellen Möglichkeitsraum als handlungsmächtiger Akteur absteckt“ (ebd., S. 9)*. Dieser persönliche Möglichkeitsraum ergibt sich aus *„räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung“ (ebd., S. 6)*.

*Mobilität* kann demnach nicht isoliert für sich betrachtet werden, da sie nicht nur von der Person abhängig ist, die sich fortbewegen möchte, sondern sie muss in einem wirtschaftlichen, räumlichen, politischen, kulturellen sowie sozialen Kontext betrachtet werden (vgl. Manderscheid, 2012, S. 563). Auch die Machtstrukturen, *„aus denen heraus Mobilitätsnotwendigkeiten, -bedürfnisse und -zwänge entstehen“ (ebd., S 555)*, müssen berücksichtigt werden. Die gesellschaftlichen Strukturen und Ordnungen wirken sich auf den Menschen und seine *Mobilität* aus.

*Mobilität* und *Verkehr* werfen nicht nur für die Verkehrswissenschaften relevante Fragen auf, durch ihre zahlreichen Verschränkungen und Abhängigkeiten mit gesellschaftlichen Kategorien wie Politik, Klasse, Macht oder auch Geschlecht sind diese Fragen und künftigen Herausforderungen auch für die Soziologie relevant.

## 2.2 Verkehr und Mobilität in der Soziologie

Im *Lexikon zur Soziologie* findet man bei dem Begriff *Mobilität* 15 verschiedene Bedeutungen, etwa die *soziale Mobilität*, die die *„Bewegungen von Personen oder Personengruppen aus einer sozialen Position in eine andere“ (Fuchs-Heinritz, Klimke, Lautmann, Rammstedt, Stäheli, Weischer und Wienhold, 2011, S. 450)* meint, oder die *geografische Mobilität*, die mit Migration gleichgesetzt wird (vgl. ebd.). Doch gibt es keinen Mobilitätsbegriff, der die *„subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten“ (Schwedes, Daubitz, Rammert, Sternkopf und Hoor, 2018, S. 6)* beinhaltet. Der Terminus *Verkehr* wird überhaupt nicht im Lexikon berücksichtigt. Dies spiegelt die Tradition der Soziologie wider, in der diese Art von *Mobilität* sowie der *Verkehr* kaum eine Rolle gespielt haben (vgl. Manderscheid, 2012, S. 551).

Soziologische Klassiker wie Weber, Simmel und Marx haben die Themen *Verkehr* und *Mobilität* in dem Verständnis, das der Arbeit zugrunde liegt, nur am Rand angeschnitten, jedoch nie ganzheitlich betrachtet (vgl. Rammler, 2001, S. 183). Da *Verkehr* besonders intensiv in Städten vertreten ist, ist zu erwarten, dass sich die Stadtsoziologie diesem Themenfeld im Besonderen widmet. Die Stadt als Gegenstand der Soziologie hat bereits eine lange Tradition (vgl. Eckardt, 2012, S. 9). Doch auch in Werken von Durkheim, Bourdieu und Giddens, die sich mit der Stadt und ihrer Gesellschaft intensiv auseinandersetzten, wurden die Themen *Verkehr* und *Mobilität* nicht angemessen berücksichtigt (vgl. Manderscheid, 2012, S. 564).

Mit der Debatte um die negativen Auswirkungen des *Verkehrs* Anfang der 1970er Jahre begann das kritische Hinterfragen nach deren Ursachen und die Entwicklung von Lösungsansätzen, wobei die Sozialwissenschaften jedoch nur untergeordnet in die Verkehrswissenschaften integriert wurden und es kaum eigenständige Forschungen gab (vgl. Rammler, 2001, S. 15). Zuvor wurde lediglich in der Unfall- und Sicherheitssoziologie der *Verkehr* berücksichtigt (vgl. ebd.). Auch als eigene „Bindestrichsoziologie“ hat sich die Verkehrssoziologie noch nicht ausreichend durchgesetzt (vgl. ebd., S. 13). Der Begriff der Mobilitätssoziologie existiert überhaupt nicht.

Heute sind die Debatten um die negativen Folgen des *Verkehrs* angesichts des hohen Mobilitätsbedarfs aktueller denn je (vgl. Zukunftsinstitut GmbH, 2016). Um die gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Anforderungen besser berücksichtigen zu können, gibt es Ansätze, die Disziplinen Verkehrswissenschaft und Sozialwissenschaft zu verbinden und gemeinsame interdisziplinäre Forschung zu betreiben, was in den letzten Jahren zunehmend zu erkennen ist (vgl. Rammler, 2001, S. 16; Wilde, Gather, Neiberger und Scheiner, 2017, S. 2):

> *„Von Mensch und Gesellschaft ausgehend wird die soziale und kulturelle Beschaffenheit von Mobilität und Verkehr in den Blick genommen.“ (Wilde, Gather, Neiberger und Scheiner, 2017, S. 2)*

Angesichts der wachsenden Bedeutung von *Verkehr* und *Mobilität* für städte- und auch klimapolitische sowie gesellschaftliche Fragestellungen gilt es, die Forschung im Bereich der Verkehrssoziologie weiter voranzutreiben und auszubauen. Diese Arbeit trägt einen Teil dazu bei, die Disziplinen Verkehrswissenschaft und Soziologie miteinander zu verknüpfen und so das Potential der jeweiligen Methoden und Ansätze zu nutzen.

## 2.3 Gegenüberstellung Verhalten und Handeln im Verkehr und bei der Mobilität

*Handeln* und *Verhalten* werden je nach wissenschaftlicher Disziplin unterschiedlich definiert (vgl. Schwedes, Daubitz, Rammert, Sternkopf und Hoor, 2018, S. 14). Oft werden die beiden Termini auch synonym verwendet (vgl. ebd.). Ihnen liegen jedoch unterschiedliche Bedeutungen zugrunde, die im Nachfolgenden erläutert werden.

In den Sozialwissenschaften wird oft Max Weber bei der Thematik *Verhalten* und *Handeln* herangezogen (vgl. ebd.), denn über seine Auffassung von *Handeln* und *Verhalten* sind sich die meisten Soziologen und Soziologinnen einig (vgl. Miebach, 2014, S. 20).

> *„‚Handeln‘ soll […] ein menschliches Verhalten (einerlei ob äußeres oder innerliches Tun, Unterlassen oder Dulden) heißen, wenn und insofern als der oder die Handelnden mit ihm einen subjektiven Sinn verbinden. ‚Soziales‘ Handeln aber soll ein solches Handeln heißen, welches seinem von dem oder den Handelnden gemeinten Sinn nach auf das Verhalten anderer bezogen wird und daran in seinem Ablauf orientiert ist.“ (Weber, 1972, S. 1)*

*Verhalten, Handeln* und *soziales Handeln* stehen in einer bestimmten Relation zueinander (vgl. Miebach, 2014, S. 20). Der Begriff *Verhalten* befindet sich auf dem höchsten Abstraktionsniveau und beinhaltet verschiedenste menschliche Aktionen, dazu zählen auch physiologische Vorgänge im Körper wie die Blutzirkulation (vgl. ebd.; Schimank, 2007, S. 23), denn *Verhalten* ist ganz allgemein *„ein körperliches Geschehen in Raum und Zeit“ (Luckmann, 1992, S. 38)*. Physikalische, chemische und biologische Wirkungen und Verflechtungen bestimmen das *Verhalten* (vgl. Schimank, 2007, S. 23). Demnach ist vieles, was eine Person tut, nur ein *Verhalten*, welches keine besondere Bedeutung für das *Handeln* hat (vgl. ebd., S. 23f.).

*Handeln* ist hingegen eine menschliche Tätigkeit, ein *Verhalten*, mit welchem ein subjektiver Sinn oder ein Zweck verbunden wird (vgl. Weber, 1972, S.1). Anders gesagt: Die Handlung hat eine Bedeutung für den Akteur und ist demnach ein motiviertes *Verhalten* (vgl. Miebach, 2014, S. 20; Schimank, 2007, S. 24). *Um-zu-Motive*, wie Alfred Schütz sie in *Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt* genannt hat, sind für das *Handeln* grundlegend. Das heißt, ein Mensch tut dies, um jenes zu erlangen (vgl. Schimank, 2007, S. 25). *Handeln* ist immer auch ein *Verhalten*, aber *Verhalten* muss nicht immer ein *Handeln* sein.

*Soziales Handeln* ist noch konkreter und bedeutet, dass *Handeln* mit der Tätigkeit anderer verbunden ist und sich daran ausrichtet (vgl. Weber, 1972, S.1). Für die Arbeit ist es ausreichend nur zwischen *Verhalten* und *Handeln* zu unterscheiden, wobei *Handeln* auch aufeinander bezogenes *Handeln* (sprich *soziales Handeln*) meint.

*Verhalten* und *Handeln* unterscheiden sich also, ob ein subjektiver Sinn mit der Tätigkeit verbunden ist oder nicht, jedoch sind die Differenzen nicht immer klar zu erkennen und es gibt Grauzonen (vgl. Schimank, 2007, S. 26). Als Beispiel für Grauzonen sind kollektive und individuelle Gewohnheiten zu nennen: Die Motive für Gewohnheiten sind im Bewusstsein in den Hintergrund gerückt und das Handeln wird nicht mehr hinterfragt (vgl. ebd., S. 26f.).

Für die Arbeit sind *Handlungen* interessant, denn es geht darum, subjektive Entscheidungen in Verkehrsprozessen besser verstehen zu können, mit dem Ziel Schlüsse für die Verkehrssicherheit ziehen zu können und einen Zusammenhang zwischen *Sicherheitsgefühl* und *Handlungen* herstellen zu können. Es geht um das Verstehen des *Handelns* und nicht um das bloße Zählen von bestimmten *Verhaltensweisen*. Dafür muss hinterfragt werden, warum Personen

sich so verhalten, wie sie sich verhalten. Das heißt, das *Handeln* steht im Fokus und nicht das bloße *Verhalten*. Da Gewohnheiten, auch wenn die Motivation nicht mehr vordergründig ist, dennoch einen Zweck haben, zählt *routinisiertes Verhalten* in dieser Arbeit zum *Handeln*. Nicht bewusste Tätigkeiten, die auch nach ihrer Reflexion keinen subjektiven Sinn erkennen lassen, sind dem *Verhalten* zuzuordnen und nicht Gegenstand dieser Forschung.

Auch in Bezug auf *Verkehr* und *Mobilität* wird ein Unterschied zwischen *Verhalten* und *Handeln* gemacht. Bezieht man *Verhalten* auf *Verkehr* und *Mobilität*, so lässt sich dies an folgenden Beispielen nachvollziehen: Ein Radfahrender fährt über eine rote Ampel. Es geht nicht darum zu verstehen, ob der Radfahrende dies motiviert oder nicht motiviert tut, sondern es geht nur um das reine *Verkehrsverhalten*, welches zum Beispiel statistisch erfasst wird (vgl. ebd., S. 21). Für das *Mobilitätsverhalten* kann als Beispiel die Nutzung von Fahrradstraßen herangezogen werden. Nicht die subjektiven Beweggründe sind relevant, sondern nur die Entscheidung selbst (vgl. ebd.).

Bezieht man *Handeln* auf *Verkehr*, so lässt sich das gleiche Beispiel für das *Verkehrshandeln* wie für das *Verkehrsverhalten* heranziehen: Ein Radfahrender fährt über eine rote Ampel. Man muss jedoch ergänzen, warum die Person es tut, zum Beispiel weil die Straße frei ist und der Radfahrende es eilig hat. Als *Mobilitätshandeln* werden *„die vom Menschen […] getroffenen verkehrsrelevanten Entscheidungen innerhalb der individuellen Möglichkeitsräume“ (ebd., S. 14)* bezeichnet, die aufgrund einer bestimmten Motivation erfolgen. Beispielsweise entscheidet sich eine Person für die Fahrradstraße, weil dort immer wenige Autos fahren. *Verkehrshandeln* läuft während des Verkehrsprozesses ab (vgl. ebd., S. 17). Die vorausgehenden verkehrsrelevanten Entscheidungen werden als *Mobilitätshandeln* bezeichnet (vgl. ebd., S. 17).

In der eigenen Empirie soll das *Verkehrs-* und *Mobilitätshandeln* der Teilnehmenden verstanden werden und der Einfluss des Sicherheitsempfindens auf das *Handeln* herausgefunden werden.

## 2.4 Geschlecht

In dieser Arbeit wird entlang einer zentralen Ordnungskategorie unterschieden und analysiert: anhand des *Geschlechts*, genauer zwischen *Männern* und *Frauen*. Diese Trennung und Kategorisierung ist Gegenstand zahlreicher soziologischer Abhandlungen sowie wissenschaftlicher und nicht wissenschaftlicher Debatten. Da in der vorliegenden Arbeit eine

geschlechterspezifische Analyse durchgeführt wird, muss sich mit der Ordnungskategorie kritisch auseinandergesetzt werden.

> *„Der Mann muß [sic] stark, kühn, unternehmend, das Weib schwach, furchtsam, verschlagen seyn [sic]. So lautet das Gesetz der Natur." (Cabanis, 1802, S. 329f.; zitiert nach Ruhne, 2011, S. 118)*

Dies erklärte der Mediziner Pierre-Jean George Cabanis 1802 und schrieb *Frauen* Schwäche und *Männern* Stärke zu, die er anatomisch-physiologisch begründete (vgl. Ruhne, 2011, S.118). Die strikte Trennung des Begriffs *Geschlecht* in die Kategorien *Frauen* und *Männern* auf Basis biologischer Eigenschaften entstand im etwa 18. Jahrhundert (vgl. ebd., S.116). Zuvor wurde die Bezeichnung *Geschlecht* vordergründig in der Genealogie verwendet (vgl. Frevert, 1995, S. 51). Der Begriff charakterisierte einen *„generationenübergreifenden Verband von Lebenden, Vorfahren und Nachfahren, den Männer und Frauen gemeinsam bildeten" (Wunder, 1992, S. 132)*. Es war demnach *„ein zusammenfassender Begriff, kein scheidender" (Frevert, 1995, S. 23)*, der nicht differenzierte, sondern Zusammenhänge schuf (vgl. ebd.). Die *zweigeschlechtige Trennung* ist somit eine *„Erfindung der Moderne" (Wunder, 1992, S. 132)*. Zwar wurde schon vor dem 18. Jahrhundert zwischen *Frauen* und *Männern* unterschieden, jedoch bezog sich diese Trennung nicht nur auf die biologischen Umstände, sondern *Frau* und *Mann* waren soziale Kategorien (vgl. Frevert, 1995, S. 51f.). Im 19. Jahrhundert wurden die *„‚natürlichen' Geschlechtseigentümlichkeiten" (ebd., S. 51)* von *Männern* und *Frauen* bedeutsamer als die *„;sittlichen' oder ‚moralischen' Spezifika" (ebd.)*.

Das *zweigeschlechtliche Ordnungssystem* hat sich durchgesetzt und wurde allgemein akzeptiert, aufgrund des angeblich naturwissenschaftlichen, medizinischen Beweises eines *„naturgegebenen Gegensatzes von Frau und Mann" (ebd.)*. Diese *„‚körperliche Verankerung', das heißt die Anbindung des jeweiligen ‚Geschlechts' an materiell-körperliche, scheinbar ‚objektive' Gegebenheiten" (Ruhne, 2011, S.120)*, stellt die Grundlage für die *binäre Geschlechtsordnung* dar, eine Auffassung, die noch heute weit verbreitet ist (vgl. ebd., S. 110 und S. 120). Nach der Biologie und Physiologie des menschlichen Körpers gibt es jedoch keine so strikte Trennung von *Geschlechtlichkeit*, wie sie in der Gesellschaft vorherrscht (vgl. Knapp, 2000, S. 69), sondern es wird mindestens von einer *„doppeltgeschlechtlichen Potenz aller Individuen" (Christiansen, 1997, S. 8)* ausgegangen.

Auch kulturelle Bedingungen und ungleiche Machtverhältnisse der Genus-Gruppen haben die Herausbildung der *Zweigeschlechtlichkeit* beeinflusst (vgl. Ruhne, 2011, S.117f.). Die noch heute vorherrschende Ordnung der *Zweigeschlechtlichkeit* hat sich folglich in historischen Prozessen konstruiert und sich habitualisiert (vgl. ebd., S.119). Im Zuge der Frauen- und

Geschlechterforschung wurde und wird das *zweigeschlechtliche Ordnungssystem* hinterfragt (vgl. ebd., S. 111). Vor allem in den 1970er Jahren setzte sich die Unterteilung in *sex* und *gender* aus dem angloamerikanischen Raum durch (vgl. ebd., S. 124). Mit *sex* ist das „natürliche", biologische *Geschlecht* gemeint mit den Kategorien *männlich* und *weiblich* (vgl. ebd.). *Gender* bezeichnet hingegen das *soziale Geschlecht* (vgl. ebd.). Feministinnen wie Judith Butler übten Kritik an dem Konzept, da mit *sex* die *Zweigeschlechtlichkeit* weiterhin als ein naturalistisch-absolutistisches Konzept angesehen wurde (vgl. Becker-Schmied und Knapp, 2000, S. 65; Ruhne, 2011, S. 125). Darüber hinaus wurde die unklare Bedeutung von *gender* problematisiert (vgl. Ruhne, 2011, S. 125).

Der Ansatz *Doing Gender*, der aus der Kritik von *sex* und *gender* entstanden ist, wurde von den Soziologen Candace West und Don H. Zimmermann 1987 erstmals veröffentlicht und gehört der interaktionstheoretischen Soziologie an (vgl. West und Zimmermann, 1987, S. 125; Gildemeister, 2010, S. 137). Die Bezeichnung *Doing Gender* deutet bereits darauf hin, dass *Geschlecht* etwas ist, was getan wird (vgl. West und Zimmermann, 1987, S. 137):

> *„Doing gender means creating differences between girls and boys and women and men, differences that are not natural, essential, or biological. Once the differences have been constructed, they are used to reinforce 'essentialness' of gender." (West und Zimmermann, 1987, S. 137)*

*Geschlecht* meint also kein Merkmal von Individuen, sondern es geht um die sozialen Prozesse, *„in denen ‚Geschlecht' als sozial folgenreiche Unterscheidung hervorgebracht und reproduziert wird" (Gildemeister, 2010, S. 137)*. *Geschlecht* ist demnach etwas, was sich in sozialen Situationen bildet und verfestigt, indem nach geschlechterbezogenen normativen Vorgaben und Regeln gehandelt wird, und nichts Naturgegebenes oder Biologisches (vgl. ebd., S. 137f.).

An den vorhergehenden Ausführungen ist zu erkennen, dass *Geschlecht* kontrovers diskutiert wurde und es bis heute keine einvernehmliche Klärung des Terminus gibt. Für die Arbeit sind die Erläuterungen ausreichend, um auf die herrschenden Debatten aufmerksam zu machen. Wichtig ist es, zu begründen, mit welchem Verständnis von *Geschlecht* in der Untersuchung gearbeitet wird.

In unserem Kulturkreis wird noch immer überwiegend von einer historisch herausgebildeten *Zweigeschlechtlichkeit* ausgegangen (vgl. Ruhne, 2011, S. 121). Dies stellt eine *„soziale ‚Realität' [dar], die insbesondere als hierarchische Ordnungsstruktur auch heute noch keineswegs unwirksam geworden ist" (ebd.)*. Im dritten Kapitel, in welchem der Forschungsstand erläutert wird, gehen die Forschenden für ihre Untersuchungen unreflektiert von einer *Zweigeschlechtlichkeit* aus. Für die empirische Untersuchung der Arbeit werden aufgrund der noch vorherrschenden Auffassung von zwei *Geschlechtern* und der Vergleichbarkeit mit anderen Forschungen, die

von einer *Zweigeschlechtlichkeit* ausgehen, auch die Begriffe *Mann* und *Frau* als sozial ordnende und wirkmächtige Kategorien verwendet[8]. Sie stammen aus einem normativen System und sind darin weiterhin eingebettet. Die Kategorien sind gesellschaftlich konstruiert und berücksichtigen nicht Individuen, die sich in dieser *binären Ordnung* nicht einfügen lassen. Die soziale Wirksamkeit dieser Kategorien wird anerkannt, da es sich um eine soziale Realität handelt und von einer Relevanz für das *Verkehrs*- und *Mobilitätshandeln* ausgegangen wird.

## 2.5 Sicherheit

*Sicherheit* ist *„das Leitbild der gesamten Verkehrsgestaltung" (Kaufmann, 1973, S. 67)*, ein sozialer Wert sowie eine gesellschaftspolitische Zielsetzung (vgl. Fuchs-Heinritz, Klimke, Lautmann, Rammstedt, Stäheli, Weischer und Wienhold, 2011, S. 611), weshalb es wichtig ist, sich mit dem Thema *Sicherheit* im *Verkehr* und in der *Mobilität* auseinanderzusetzen.

Der Terminus wird oft als allgemein bekannt vorausgesetzt und wird daher nicht genau definiert. Jedoch gibt es sehr unterschiedliche Bedeutungen von *Sicherheit* (vgl. Ruhne, 2011, S. 41), wie zum Beispiel*: „Geschützt sein vor Gefahr und Schaden"*, es kann ein *„Gefühl"* sein, ein *„fester Bewusstseinszustand"*, *Sicherheit* kann *„Zuverlässigkeit"* oder *„Unschädlichkeit" (Kaufmann, 1973, S. 50f.)* bedeuten etc. Im allgemeinen Sprachgebrauch variiert die Auffassung von *Sicherheit* nach geschichtlichen Epochen und ist von den jeweiligen gesellschaftlichen und kulturellen Bedingungen geprägt.

Um eine transparente und nachvollziehbare Forschung zu erreichen, bemüht sich die vorliegende Arbeit um eine Klärung des Begriffs. Vorwegzunehmen ist jedoch bereits, *„daß [sic] jede Definition von gesellschaftlicher Sicherheit in einem hochkomplexen Balancierungsprozeß [sic] zustande kommt, in dem ‚subjektive' Erwartungen und Verhaltensmuster mit ‚objektivierbaren' Sicherheitsstandards in einer nicht genau trennbaren Konstellation vermischt sind." (Evers und Nowotny, 1987, S. 304)*

Das Zitat greift die Problematik auf, nicht zwischen *subjektiver* und *objektiver Sicherheit* klar unterscheiden zu können. Da für das Forschungsvorhaben insbesondere die *subjektive Sicherheit* von Interesse ist, eine strikte Trennung der beiden Formen aber nicht erzwungen

[8] Damit gelangt man jedoch, wie bereits Judith Butler 1990 in *Gender Trouble* oder später Renate Ruhne in *Raum Macht Geschlecht*, in ein Dilemma: *„Es geht hier um den nicht hintergehbaren Widerspruch, dass Zweigeschlechtlichkeit bzw. ‚Männer' und ‚Frauen' als Genus-Gruppen in der Analyse einerseits zu Grunde zu legen und empirisch auszuleuchten sind, andererseits aber in ihrem konstruierten Charakter gleichzeitig auch deutlich zu hinterfragen sind." (Ruhne, 2011, S.122)* Das zweigeschlechtliche Ordnungssystem ist einerseits Gegenstand der Untersuchung der Arbeit und wird damit reproduziert, andrerseits ist die Ordnung kritisch zu hinterfragen.

werden kann, soll versucht werden, ein tieferes Verständnis für sowohl die *subjektive* als auch die *objektive Sicherheit* zu erreichen. Aus diesen Kenntnissen soll eine Differenzierung erlangt werden, die für das Forschungsvorhaben ausreichend ist.

Der Soziologe Franz-Xaver Kaufmann hat vier verschiedene Bedeutungskomplexe von *Sicherheit* entworfen, die *„Sicherheit als Wertidee" (Kaufmann, 1973, S. 149)* formen und erst in ihrer Gesamtheit das Konzept *Sicherheit* bilden (vgl. ebd.).

Eine *subjektive* Bedeutung von *Sicherheit*, die vom lateinischen *securus* abstammt, bezeichnet Kaufmann als *ohne Sorge* (vgl. ebd., S. 148). *Sich-geborgen-Fühlen* bzw. *Sorglos-Sein* ist etwas *Subjektives*, denn es ist ein *Gefühl* (vgl. Ruhne 2011, S.41). Die Wahrnehmung einer Gefahr ist etwas *Subjektives* und muss nicht mit einer tatsächlich gegebenen Gefahr übereinstimmen (vgl. ebd., S. 44). Es ist also ein *Gefühl* von einer Gefahrensituation. Zum Beispiel müssen Orte, die Angst hervorrufen, nicht gleichzeitig Orte sein, an denen besonders viel Kriminalität herrscht (vgl. Löw, Steets und Stoetzer, 2008, S. 152). Die *subjektive Sicherheit* bzw. das *Sicherheitsgefühl* oder *-empfinden* entsteht in sozialen Prozessen und bestimmt, wie wir auf unsere Umwelt reagieren (vgl. Ruhne, 2011, S. 43; Letherby und Reynolds, 2009, S. 23). Die Umwelt wird nicht wahrgenommen, wie sie ist, sondern sie wird erlebt (vgl. Hagemeister, 2013). Auch Berichte von Bekannten oder aus den Medien können das *Sicherheitsgefühl* beeinflussen (vgl. ebd.).

Die Komponente *Gefühl* bestimmt also die *subjektive Sicherheit*. Die US-amerikanische Soziologie Professorin Arlie Russell Hochschild setzt sich mit der Terminologie *Gefühl* auseinander:

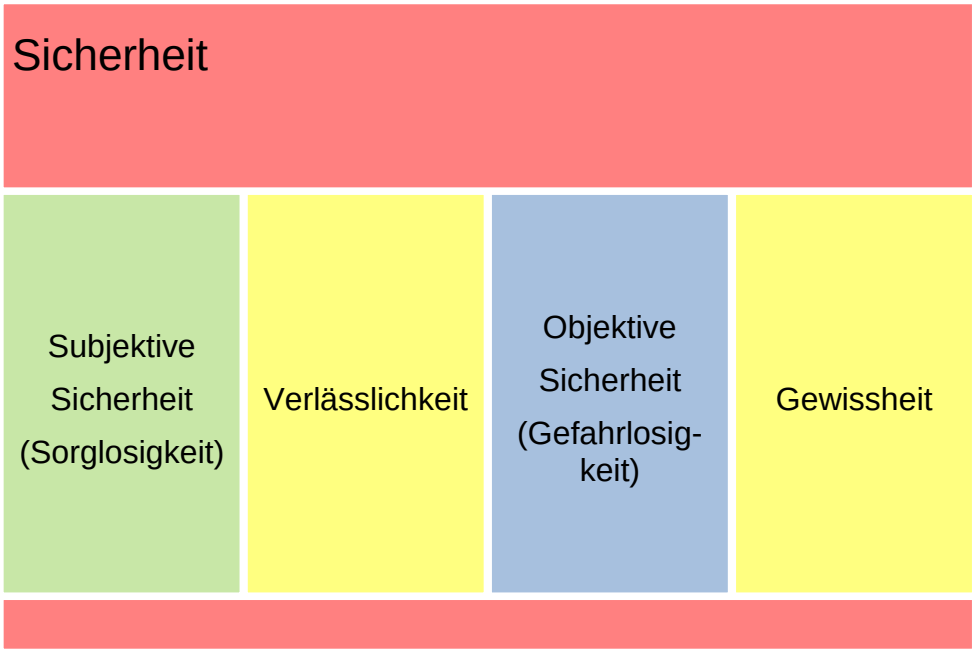
> *„But what is a feeling? I would define feeling, like emotion, as a sense, like the sense of hearing or sight. In a general way, we experience it when bodily sensations are joined with what we see or imagine. Like the sense of hearing, emotion communicates information. It has, as Freud said of anxiety, a 'signal function'. From feeling we discover our own viewpoint on the world." (Hochschild, 2003 [1983], S. 17)*

Nach ihr sind *Gefühle* ein Sinn vergleichbar mit den Sinnen Hören und Sehen. Auch *Gefühle* vermitteln Informationen und werden erlebt, wenn körperliche Empfindungen mit dem, was gesehen oder sich vorgestellt wird, verbunden werden. Aus dem *Gefühl* heraus wird der eigene Blick auf die Welt entdeckt. *Gefühle* bzw. *Emotionen* definieren die Art und Weise, wie wir auf unsere Umwelt reagieren (vgl. Letherby und Reynolds, 2009, S. 23), weshalb dem *Sicherheitsgefühl*, also der *subjektiven Sicherheit*, eine genauso große oder sogar größere Bedeutung wie der *objektiven Sicherheit* zukommt. Insbesondere aus dem Grund, dass es ein nicht vorhandenes *Sicherheitsgefühl* ohne tatsächliche Gefahr geben kann.

Der zweite Bedeutungskomplex bezieht sich, wie bereits angedeutet, auf die tatsächliche Gefahr, also die *Objektivität* von *Sicherheit*. Mit *Schutz vor Gefahr* ist ein *„Zustand des Geschützt-Werdens bzw. Geschützt-Seins“ (Ruhne, 2011, S. 42)* gemeint und leitet sich vom lateinischen Begriff *tutus* ab (vgl. Kaufmann, 1973, S. 148). *Objektive Sicherheit* wird durch eine tatsächliche Bedrohung, die nachweisbar ist, verringert oder ganz aufgelöst (vgl. Ruhne, 2011, S. 46), und ist zum Beispiel statistisch in Unfallstatistiken zu erfassen (vgl. Hagemeister, 2013).

*Sicherheit* als Wertidee wird nicht nur von der *subjektiven und objektiven Sicherheit* bestimmt, sondern es gibt nach Kaufmann zwei weitere Bedeutungskomplexe, die die *Sicherheit* in ihrer Ganzheit prägen. Das Verhältnis der vier Bedeutungskomplexe wurde für ein besseres Verständnis grafisch dargestellt:

Abbildung 1: Komponenten von Sicherheit




Quelle: Eigene Darstellung

Die beiden weiteren Bedeutungskomplexe sind *Gewissheit* und *Verlässlichkeit* (vgl. Kaufmann, 1973, S. 147f.). *Sicherheit* im Sinne von *Gewissheit* verbindet ein *subjektives Sicherheitsgefühl* mit dem Bewusstsein, und zwar dem *sicheren Wissen* um einen Tatbestand, einen Umstand (vgl. ebd.; Ruhne, 2011, S. 43). Dem entgegen ist zu bemerken, es gibt keine eindeutige *Gewissheit* über *Sicherheit*, sondern nur eine subjektive Annahme von *Sicherheit*, die sich in sozialen Prozessen bildet (vgl. Ruhne, 2011, S. 46). Nach dem Soziologen Luhmann ist ohnehin *Sicherheit „eine soziale Fiktion“ (Luhmann, 1990, S. 134)*, denn *Sicherheit* bezieht sich auf etwas Zukünftiges, über das in der Gegenwart nie *Sicherheit* im Sinne von *Gewissheit* bestehen kann (vgl. ebd., S. 136).

*Sicherheit* im Sinne von *Verlässlichkeit* verschränkt das *Sicherheitsempfinden* mit *„Objekte[n] der Orientierung, die gefahrlos sind, auf die man sich verlassen kann" (Kaufmann, 1973, S. 148)*. Nur wenn der verlässliche Schutz vor einer Gefahr gewiss ist, kann der Mensch sorglos sein (vgl. ebd., S. 149). Daran sieht man die Verknüpfung der Komponenten, die erst in ihrer Gesamtheit die Wertidee *Sicherheit* formen, denn *Sicherheit* bedeutet *„zugleich Gefahrlosigkeit, Verläßlichkeit [sic], Gewißheit [sic] und Sorglosigkeit." (ebd.)*. Wenn nicht alle Bedeutungskomplexe in einer bestimmten Situation gegeben sind, dann ist die *Sicherheit „*unecht*"* (vgl. ebd.).

Wie bereits beschrieben, kann das persönliche *Sicherheitsempfinden* unabhängig von einer *objektiv gegebenen Gefahr* sein (vgl. Ruhne, 2011, S. 42). Dies wird noch deutlicher, wenn die beiden weiteren Bedeutungskomplexe einbezogen werden. Denn ein *subjektives Sicherheitsgefühl* wird nicht nur vom Nicht-Vorhandensein von Bedrohungen geprägt, sondern *subjektive* und *objektive Sicherheit* für eine Situation stimmen nur dann überein, wenn die *objektive Sicherheit* der Situation als *verlässlich* gesehen wird und diese Einschätzung ausreichend *gewiss* ist (vgl. Kaufmann 1973, S. 149).

In der Praxis spielt die *Sicherheit* weniger eine Rolle, sondern es wird vor allem *Unsicherheit* wahrgenommen, also das nicht Vorhandensein von *Sicherheit*. Die Literatur konzentriert sich jedoch auf *Sicherheit*, und *Unsicherheit* wird nicht extra erläutert. Für ein einheitliches Verständnis von *Unsicherheit* wird kurz die Auffassung von *Unsicherheit* erläutert, die der Arbeit zu Grunde liegt.

Analog zu *Sicherheit* kann man zwischen verschiedenen Bedeutungskomplexen unterscheiden. *Subjektive Unsicherheit*, also ein *Unsicherheitsgefühl*, ist ein Gefühl von einer Gefahrensituation und muss nicht mit der tatsächlichen Gefahr, der *objektiven Unsicherheit* übereinstimmen. Ob ein Individuum eine Situation als *unsicher* beurteilt, ist von den Komponenten *Gewissheit* und *Verlässlichkeit* abhängig. Da in der Literatur der Begriff *Sicherheit* dominanter ist als der Begriff *Unsicherheit* und dennoch das Gleiche also das subjektive bzw. objektive Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein von Gefahr meint, wird auch in der Arbeit überwiegend der Begriff *Sicherheit* und nur gelegentlich *Unsicherheit* verwendet.

An den Ausführungen ist zu erkennen, dass *Sicherheit* und somit auch *Unsicherheit* ein komplexes Gebilde sind, welche von verschiedenen Komponenten bestimmt werden. Für eine ganzheitliche Betrachtung der Sicherheitslage von Radfahrenden müssen sowohl die *subjektive* als auch die *objektive Sicherheit*, die mit der *Verlässlichkeit* und der *Gewissheit* verbunden sind, berücksichtigt werden. Für die Arbeit liegt dennoch der Schwerpunkt auf der *subjektiven Sicherheit*, also dem *Sicherheitsgefühl* bzw. *-empfinden* von Radfahrenden, denn für das *Verkehrs-* und *Mobilitätshandeln* ist es hoch relevant, ob sich eine Person sicher fühlt oder nicht.

Im Rahmen der Masterarbeit musste eine Fokussierung vorgenommen werden. Da der Bedeutungskomplex der *subjektiven Sicherheit* nicht von der tatsächlichen Gefahrenlage abhängig sein muss, ist es möglich, das *Sicherheitsgefühl* allein zu betrachten und ein tieferes Verständnis für das wenig beforschte Thema zu erlangen. Eine strikte Trennung von *objektiver* und *subjektiver Sicherheit* kann jedoch nicht immer erfolgen, sodass ebenfalls Aspekte *der objektiven Sicherheit* in der Arbeit angeschnitten werden. Es wurde jedoch in diesem Kapitel versucht, eine ausreichende Differenzierung der beiden Faktoren zu erreichen, sodass das Hauptaugenmerk auf das *Sicherheitsgefühl* gelegt werden kann.

## 2.6 Zusammenfassung

*Verkehr*, *Mobilität* und *Infrastruktur* wurden betrachtet, damit ein einheitliches Verständnis der Begriffe gegeben ist, welche der Arbeit zugrunde liegen. Für die eigene Untersuchung und den Vergleich dieser mit dem Forschungsstand dienen die Ausführungen als Hintergrundinformationen.

Das Kapitel 2.2 *Verkehr und Mobilität in der Soziologie* verdeutlicht die Relevanz der Verknüpfung von Verkehrswissenschaft und Soziologie, um fachübergreifende Themen aus einer interdisziplinären Sichtweise zu erforschen.

Für die empirische Untersuchung ist festzuhalten, dass *Handlungen* von Radfahrenden im Fokus des Interesses stehen, die aufgrund von *Sicherheits-* bzw. *Unsicherheitsgefühlen* ausgeführt werden. Da es um *Verkehr* und *Mobilität* in der Arbeit geht, sind das *Verkehrshandeln*, welches während des Verkehrsprozesses abläuft und das *Mobilitätshandeln,* welches die verkehrsrelevanten Entscheidungen beeinflusst, für das Forschungsvorhaben relevant. Des Weiteren ist für das Forschungsvorhaben wichtig, dass aufgrund der noch vorherrschenden Auffassung von zwei *Geschlechtern* und der Vergleichbarkeit mit anderen Forschungen, die von einer *binären Ordnung* ausgehen, auch die Begriffe *Mann* und *Frau* als sozial ordnende und wirkmächtige Kategorien für die Arbeit verwendet werden.

Um gemäß der Forschungsfrage den Schwerpunkt auf die *subjektive Sicherheit* setzen zu können, wurden die *subjektive* und die *objektive Sicherheit* differenziert, wonach die *subjektive Sicherheit (Sorglosigkeit)* mit *Sicherheitsgefühl* bzw. *-empfinden* gleichgesetzt werden kann, denn das *Gefühl* von einer Gefahrensituation ist für das *Handeln* auschlaggebend. Hingegen bezieht sich die *objektive Sicherheit* auf die tatsächliche, messbare *Gefahrlosigkeit* bzw.

*Gefahr*. Beide Bedeutungskomplexe müssen nicht miteinander übereinstimmen, weshalb eine getrennte Betrachtung weitestgehend möglich ist.

Nachdem der theoretische Rahmen für das Forschungsvorhaben abgesteckt wurde und die wichtigsten Punkte für die eigene empirische Studie herausgestellt wurden, werden im nächsten Kapitel bisherige Forschungen zum Thema *Subjektives Sicherheitsempfinden beim Radfahren* und *geschlechterspezifische Besonderheiten* vorgestellt, um diese im sechsten Kapitel mit den Ergebnissen der eigenen Untersuchung vergleichen zu können.

# 3 Forschungsstand

In diesem Kapitel werden Untersuchungen zum bislang wenig erforschten Thema subjektive Sicherheit beim Radfahren vorgestellt. Dabei wird zunächst in Kapitel 3.1 ein kurzer geschichtlicher Abriss zur Bedeutung des Fahrrads für Frauen in der Vergangenheit gegeben. Danach wird unter Einbeziehung internationaler und nationaler Forschungen das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden im Allgemeinen dargelegt (Kapitel 3.2), gefolgt von Kapitel 3.3 mit Bezug auf geschlechterspezifische Unterschiede. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung der aus der Literatur stammenden Ergebnisse.

## 3.1 Bedeutung des Fahrradfahrens für Frauen – Geschichtlicher Abriss

*Ratschläge für die Fahrradfahrerin von 1895*

*„Don't boast of your long rides*

*Don't cultivate a "bicycle face"*

*Don't refuse assistance up a hill*

*Don't use bicycle slang. Leave that to the boys*

*Don't go out after dark without a male escort […]*

*Don't appear in public until you have learned to ride well*

*Don't appear to be up on "records" and "record smashing." That is sporty“*

*(New York World, 1895; zitiert nach Allatt, 2018)*

Die Geschichte von Transport und Reisen war und ist in erster Linie von Männern geprägt (vgl. Walsh, 2009, S. 5). Man denke nur an die Reisen von Darwin, Humboldt und Co. Auch das Fahrrad war zunächst ein von Männern dominierter Bereich.

Der Deutsche Karl Freiherr von Drais gilt 1818 als Erfinder des „Ur-Fahrrades“, das auch als Laufmaschine oder Draisine bezeichnet wird (vgl. Lessing, 2016, S. 49; Huth, 2016, S. 58). Wer zuerst ein Zweirad mit einer Tretkurbel versehen hat, ist nicht geklärt (vgl. Huth, 2016, S. 60). Möglich ist, dass 1864 das Michaux-Velociped der Franzosen Ernest und Pierre Michaux, das mit einer Tretkurbel ausgestatte war, das Fahrrad populärer machte (vgl. Bäumer, 2016, S. 132). 1870 wurde von James Starley und William Hillman das erste Hochrad entwickelt (vgl. ebd., S. 133). Gemeinsam haben die Varianten, dass sie ausschließlich für Männer konzipiert worden sind (vgl. ebd., S. 140), da aufgrund der Kleiderordnung Frauen diese Fahrzeuge nicht nutzen durften (vgl. Strange, 2002, S. 623).

Ende des 19. Jahrhunderts setzte sich das sogenannte Sicherheitsniederrad gegenüber dem Hochrad durch und mehr Frauen fingen an, das von Männern dominierte Fahrrad zu nutzen, da nun auch Niederräder mit tiefem Durchstieg gefertigt wurden, der Frauen ermöglichte, trotz Kleidern und Röcken Rad zu fahren (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 213; vgl. Bäumer, 2016, S. 149). Es erhoben sich dennoch weiterhin kritische Stimmen zur Nutzung des Sicherheitsniederrades von Frauen (vgl. Bäumer, 2016, S. 139).

Abbildung 2: Hochrad und Sicherheitsniederrad mit tiefem Einstieg

Quelle: Pixabay

Mittlerweise ist erwiesen, dass sich Radfahren positiv auf die Gesundheit auswirkt (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 212f.). Damals wurde jedoch das Gegenteil für Frauen behauptet (vgl. ebd., S. 213). Trotz der geschürten Befürchtungen fuhren einige Frauen Fahrrad, denn es war mit Freiheit sowie Unabhängigkeit verbunden (vgl. ebd., S. 214). Es ermöglichte Frauen, die häusliche Umgebung zu verlassen:

> *„[…] the bicycle posed a challenge to the doctrine of separate spheres by offering women a way to escape the physical confines of the home." (Strange, 2002, S. 616).*

Das Fahrrad weckte Mut, Selbstachtung und Selbstvertrauen bei vielen Frauen (vgl. ebd., S. 619) und setzte damit *„Impulse für eine Veränderung des Weiblichkeitsideals" (Bäumer, 2016, S. 143)*. Das Fahrrad trug somit zur Veränderung der gesellschaftlichen Stellung von Frauen bei (vgl. Florack, 2014, S. 87).

Noch heute ermöglicht es individuelle Mobilität für Frauen und Männer. In Deutschland ist heutzutage der Anteil von Radfahrerinnen fast so hoch wie von Radfahrern. Eine genaue Betrachtung erfolgt im Kapitel 3.3.2.

## 3.2 Subjektive Sicherheit beim Radfahren

Für die Betrachtung des Sicherheitsempfindens beim Radfahren wird zunächst der Faktor Angst im Kapitel 3.2.1 beleuchtet. In der Forschung zur subjektiven Sicherheit gibt es überwiegend Studien zu *near misses* (Beinaheunfälle). Diese werden im Kapitel 3.2.2 aufgezeigt. Abschließend werden aktuelle Untersuchungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden in

Berlin vorgestellt (Kapitel 3.2.3), denn für die empirische Forschung ist Berlin als Untersuchungsraum gewählt worden und somit von besonderem Interesse für das Forschungsvorhaben.

### 3.2.1 Angst

Angst ist ein wichtiges emotionales Hindernis und beeinflusst das Radfahren (vgl. Horton, 2007, S. 133). Die Angst vor dem Radfahren wurde in bisherigen Forschungen nur unzureichend analysiert, es ist jedoch wichtig, die Prozesse dahinter zu verstehen, um die Ängste auflösen und verhindern zu können (vgl. ebd.).

Die Angst vor dem Radfahren geht über die Angst vor einem Unfall hinaus (vgl. ebd., S. 134). Sie umfasst die Angst, gesehen zu werden, die Angst vor der Arbeit mit dem eigenen Körper in der Öffentlichkeit, die Angst vor Belästigung und Gewalt durch Fremde, die Angst vor Spott sowie vor Peinlichkeit, vor Statusverlust und vor dem Fahren eines geschlechtsspezifisch stigmatisierten Fahrzeugs (vgl. ebd., S. 134f.). In der eigenen Empirie soll ermittelt werden, ob die Teilnehmenden ebenfalls solche Ängste haben.

Die Angst vor dem Radfahren ist weder zwingend noch natürlich gegeben und muss erst erzeugt werden (vgl. ebd., S. 137). Sie ist kulturell verankert und daher schwer zu ändern (vgl. ebd., S. 135). Angst wird gesellschaftlich, kulturell geprägt und auch durch das unmittelbare soziale Umfeld vermittelt, zum Beispiel indem einem beigebracht wird, „riskante“ Verhaltensweisen zu meiden (vgl. ebd.). Die Angst vor dem Radfahren wird auch durch die Konstruktion des Radfahrens als gefährliche Praxis erzeugt (vgl. ebd., S. 137). Dies geschieht zum Beispiel durch die Verkehrserziehung, Helmförderungskampagnen und die zunehmende Trennung von Radfahrenden und dem Motorisierten Verkehr (vgl. ebd., S. 138). Dabei handelt es sich hierbei um Interventionen, die die Sicherheit des Radfahrens erhöhen sollen und damit die Angst vor dem Radfahren verringern sollen:

> *„Cycling […] is made 'dangerous' by these attempts to render it 'safe'“ (ebd., S. 144).*

Dies kann dazu führen, dass Menschen nicht (mehr) Rad fahren, was wiederum die Reproduktion der Ängste fördert (vgl. ebd., S. 145).

Der Soziologe Dave Horton resümiert*:*

> *„[…] [O]ur task is to generate and continuously reaffirm positive representations of cycling as an ordinary and enjoyable practice […]“ (ebd., S. 148).*

Demnach soll das Radfahren als etwas Gewöhnliches und Erfreuliches dargestellt werden und der Fokus soll nicht auf der Angst vor dem Radfahren liegen, auch wenn man diese bekämpfen möchte (vgl. ebd.).

### 3.2.2 Near Misses

Um über *near misses* sprechen zu können, muss zunächst ein gemeinsames Begriffsverständnis als Basis geschaffen werden. Danach kann die Betrachtung verschiedener Vorfälle, ihrer Auswirkungen und Strategien erfolgen. Mögliche Maßnahmen, die *near misses* entgegenwirken können, werden ebenfalls beleuchtet.

#### Definition

Das Wort *near misses* stammt aus der englischsprachigen Literatur und wird im Deutschen mit Beinaheunfälle übersetzt. Da im deutschsprachigen Raum der Terminus Beinaheunfälle kaum verwendet wird, wird im Folgenden auf den englischen Begriff zurückgegriffen.

Die Definition von *near misses* variiert, denn einige sind sehr subjektiv und andere eher objektiv (vgl. Aldred und Goodman, 2018, S. 162). Objektive Forschungen haben sich auf enge Pässe konzentriert. Damit ist gemeint, dass andere Verkehrsteilnehmende dicht am Radfahrenden vorbeifahren. Enge Pässe können durch Messvorrichtungen am Fahrrad erfasst werden (vgl. ebd.).

Eine andere Definition fokussiert sich auf *near misses* zwischen Fahrrädern und motorisierten Fahrzeugen, bei denen der Unfall durch das Ausweichen des Radfahrenden verhindert wird (vgl. ebd.). Diese Definition berücksichtigt jedoch keine engen Pässe, bei denen keine der beiden Parteien tatsächlich ausweichen konnte (vgl. ebd.).

Andere Forschende fassen unter *near misses* alle Vorfälle, die Radfahrende beängstigen oder ihnen unangenehm sind (vgl. ebd.). Diese subjektiv ausgerichtete Definition wird im Sinne der Forschungsfrage für die empirische Untersuchung herangezogen. Sowohl für die Studien des Forschungsstandes als auch für die selbst durchgeführte Untersuchung ist es wichtig, sicherzustellen, dass die subjektiven Erfahrungen, die erfasst werden, konsistent sind, damit im gewissen Rahmen Verallgemeinerungen möglich sind (vgl. ebd.).

#### Vorfälle

In einer britischen Studie von 2015 untersuchten Rachel Aldred von der University of Westminster und Sian Crosweller von der University of Bristol *near misses* beim Radfahren. 75 Prozent der Studienteilnehmenden erlebten mindestens 0,75 Vorfälle pro Stunde, mit einem Median von 1,71 pro Stunde (vgl. Aldred und Crosweller, 2015, S. 381). Das heißt, dass Radfahrende in der Regel täglich unangenehme Vorkommnisse beim Radfahren haben (vgl. ebd.). Teilt man die Anzahl der Vorfälle durch die Gesamtdistanz ergibt sich ein Wert von 0,107 Vorfällen pro Kilometer (vgl. ebd., S. 382).

Von allen 1.532 Teilnehmenden der Untersuchung erlebten etwas mehr als die Hälfte einen oder mehrere sehr unangenehme und bzw. oder sehr beängstigende Vorfälle an einem Tag (vgl. ebd., S. 385). In 85,2 Prozent der Fälle waren andere Verkehrsteilnehmende beteiligt, davon waren 70 Prozent Kraftfahrzeuge (vgl. ebd.). Die Vorfälle wurden in Kategorien eingeteilt und bewertet. Die folgende Tabelle stellt den prozentualen Anteil der Vorfälle dar und wie viel Prozent der Studienteilnehmenden die Vorfälle als *sehr beängstigend*[9] und *sehr unangenehm*[10] einstuften. Mehr Vorfälle werden von ihnen als *unangenehm* angesehen werden.

Tabelle 1: Vorfälle beim Radfahren und deren Schweregrad

| **Vorfall** | **Anteil in Prozent** | **Anteil *sehr beängstigend* in Prozent** | **Anteil *sehr unangenehm* in Prozent** |
|---|---|---|---|
| Blockierte Wege (durch andere Verkehrsteilnehmende, Straßenverhältnisse etc.) | 37,7 | 6,2 | 35,8 |
| Problematisches Überholmanöver (meist zu nah) | 29,3 | 22 | 47,5 |
| Fahrzeug quert den Radweg (z.B. an Ein-/ Ausfahrt) | 16,1 | 16,4 | 42,6 |
| In der Nähe einer Links- oder Rechtsbiege kreuzt der Straßenverkehr den Radverkehr | 5,4 | 22 | 45,6 |
| Öffnen der Autotür vor Radfahrenden | 0,7 | 23,1 | 38,5 |

Quelle: Eigene, gekürzte Darstellung nach Aldred und Crosweller (2015, S. 385f.)

Am meisten wurde von blockierten Wegen berichtet, gefolgt von problematischen Überholmanövern und Querungen von anderen Fahrzeugen des Radweges (vgl. ebd.). Insgesamt wurden 41,3 Prozent aller Vorfälle als *sehr unangenehm* eingestuft und 14,4 Prozent als *sehr beängstigend* (vgl. ebd.). Daran sieht man, dass selbst Vorfälle, die sehr gefährlich sind wie zum Beispiel problematische Überholmanöver, relativ häufig vorkommen (vgl. ebd., S. 385f.). Vorfälle, an denen der Motorisierte Verkehr beteiligt war, wurden als *unangenehmer* und *beängstigender* eingestuft, insbesondere Vorfälle mit großen Fahrzeugen (vgl. ebd., S. 385). Je *unangenehmer* ein Vorfall eingestuft wurde, desto *beängstigender* war er und umgekehrt (vgl. Aldred, 2016, S. 73).

Weitere Faktoren, die Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben, wurden in der deutschen Studie *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017* von der Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH ermittelt: Die Mehrheit der Befragten gab an, dass es zu viel Verkehr gebe und zu wenig

[9] Im Englischen wird das Wort *scary* verwendet, welches mit *beängstigend* übersetzt wurde.

[10] Im Englischen wird das Wort *annoying* verwendet, welches mit *unangenehm* übersetzt wurde.

separate Radwege (vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, 2017, S. 72). Auch rücksichtlose Autofahrende sowie zu schnelles Fahren wurden oft kritisiert (vgl. ebd.). Des Weiteren wurden wie in der britischen Untersuchung Fahrzeuge auf dem Radweg bemängelt, zu viel Schwerverkehr, schlechte Radwege und rücksichtslose sowie zu schnelle Radfahrende (vgl. ebd.). Auch eine generelle Unsicherheit auf dem Fahrrad wurde genannt (vgl. ebd.).

Bezüglich verschiedener Wegarten fühlen sich die Befragten *Auf einem selbstständig geführten Radweg abseits von Straßen, ohne Kontakt zu Fußgängern oder Autos (61%)* am wohlsten, gefolgt von *Auf dem Bürgersteig auf einem separat markierten oder gebauten Fahrradweg (46%)* und *Auf einer Fahrradstraße (32%)* (vgl. ebd., S. 76). Verstärkt unsicher fühlen sich Radfahrende *Auf der Fahrbahn ohne markierte Fahrspur (85%)*, *Auf dem Bürgersteig ohne markierte Trennung (37%)* und *Auf der Fahrbahn auf einer separat markierten Fahrspur (28%)* (vgl. ebd.). Studien zufolge sind jedoch tatsächlich Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Straße sicherer als Radwege (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., 2019).

Vorsätzliche Vorfälle wurden als besonders *unangenehm* und *beängstigend* angesehen (vgl. Aldred und Crosweller, 2015, S. 386). Der Anteil der zu Fuß Gehenden, die absichtlich *near misses* riskieren, wurde als gering eingestuft, gefolgt von anderen Radfahrenden und Bussen (vgl. Aldred und Goodman, 2018, S. 166). Taxifahrern und Taxifahrerinnen wurden am meisten ein bewusstes Fehlverhalten vorgeworfen, zum Beispiel enges Vorbeifahren an Radfahrenden, dicht gefolgt von Autofahrenden (vgl. ebd.).

Abbildung 3: Anteil der absichtlichen und nicht absichtlichen Vorfälle nach Art des Verkehrsteilnehmenden

*Grafik muss aus urheberrechtlichen Gründen entfallen.*

Quelle: Aldred und Goodman (2017, S. 166)

Erfahrungen prägen unser Sicherheitsempfinden. Sie sind kognitive Prozesse der Aneignung von Wissen (vgl. Wittich, 1997, S. 711). Radfahrende mit weniger als zwei Jahren Fahrraderfahrung meldeten fast 40 Prozent mehr Vorfälle pro Tag (vgl. Aldred und Goodman, 2018, S. 164). Die Anzahl an *sehr beängstigenden* Vorfällen pro Tag war bei dieser Personengruppe doppelt so hoch wie bei Radfahrenden mit mehr als zwei Jahren Erfahrung (vgl. ebd.). Es ist wahrscheinlich, dass Radfahrende, die seltener oder noch nicht so lange Fahrrad fahren, empfindlicher auf Vorfälle reagieren im Gegensatz zu Erfahrenen bzw. Vielfahrenden (vgl. ebd., S. 168).

### Auswirkungen und Strategien

Radfahrende wurden gefragt, wie sie sich bei Vorfällen fühlen würden. Die vier häufigsten Antworten waren wütend, frustriert, gereizt und verletzlich (vgl. Aldred, 2016, S. 73). Mögliche

Effekte der Vorfälle auf das zukünftige Verkehrs- und Mobilitätshandeln sind in der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst:

Abbildung 4: Auswirkungen von near misses auf das zukünftige Radfahren

| **How it will affect future cycling: reactions mentioned in relation to at least ten incidents** |
|---|
| Will be more vigilant/cautious/alert |
| Will take primary position more, blocking overtaking |
| Will find cycling more unpleasant, e.g. paranoia, fear |
| Will attempt to change route |
| Will just have to live with it/expect it to happen again |
| Will stay back/hang back/get out of the way |
| Will use more technology e.g. air horn, daytime lights |
| Will be less likely to cycle in future |
| Will take evasive action, e.g. around potholes |
| Will pay more attention to pedestrians |

Quelle: Eigene und gekürzte Darstellung nach Aldred (2016, S. 74)

Befragte berichteten, dass sie zukünftig wachsamer bzw. vorsichtiger bzw. aufmerksamer seien (vgl. ebd., S. 74). Viele Ereignisse seien jedoch nur ärgerlich, aber bald vergessen (vgl. ebd.). Einige haben die Haltung: *„It happens all the time, I expect it." (ebd.)*. Demnach ändert sich für sie nach einem Vorfall nichts. Die häufigste beschriebene Änderung bestand darin, eine *primary position* also mehr Raum einzunehmen, um ein unsicheres Überholen anderer zu verhindern (vgl. ebd.). Andere reagierten hingegen mit Zurückbleiben, langsamen Fahren und bzw. oder dem Motorisierten Verkehr aus dem Weg zu gehen (vgl. ebd.). Eine häufige Antwort war der Versuch, Gebiete oder Routen zu meiden (vgl. ebd.). Jedoch war die Wahl alternativer Routen teilweise mit erheblichen Umwegen oder anderen Problemen verbunden (vgl. ebd.). Nach Angaben der Befragten führte etwa jeder sechzigste *sehr beängstigende* Vorfall direkt dazu, dass sie in Erwägung zogen, das Radfahren einzustellen oder weniger zu fahren (vgl. ebd., S. 75). Einige Befragte sagten, die einzige Möglichkeit, Vorfälle zu vermeiden, sei das Absteigen vom Rad (vgl. ebd., S. 76). Andere vorgeschlagene Strategien waren illegal, wie mit dem Fahrrad über den Fußweg oder über rote Ampeln zu fahren (vgl. ebd.).

Auch das Tragen von Sicherheitskleidung wurde als Maßnahme ergriffen, um sich sicherer beim Radfahren zu fühlen (vgl. Aldred und Woodcock, 2015, S. 106). Das Tragen der Kleidung wurde insbesondere mit der wahrgenommenen Bedrohung durch Kraftfahrzeuge in Verbindung gebracht (vgl. ebd., S. 103). Gerne wurde die Sicherheitsausrüstung nicht verwendet und viele Befragte fühlten sich einem sozialen Druck ausgesetzt, diese zu nutzen (vgl. ebd.).

Fahrradfahren soll nach ihnen einfach sein und keine umfangreichen Vorbereitungen umfassen (vgl. ebd., S. 106f.).

Abschließend ist festzuhalten, dass nach der Untersuchung von Aldred die Häufigkeit von Beinahezusammenstößen eine größere Auswirkung auf Radfahrende hat als Verletzungszusammenstöße (vgl. Aldred, 2016, S. 70).

#### Maßnahmen

Um Vorfälle zu vermeiden, wurden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen:

Bezüglich der Infrastruktur wurde als wichtigste Änderung eine Vergrößerung und bzw. oder Verbesserung des Raumes für Radfahrende vorgeschlagen (vgl. Aldred, 2016, S. 77). Der zweithäufigste Vorschlag war die Instandsetzung von Infrastrukturen (vgl. ebd.). Auch die Trennung vom Motorisierten Verkehr und Radverkehr wurde vorgebracht (vgl. ebd.). Andere weniger häufig vorgeschlagene Maßnahmen umfassten die Umgestaltung von Kreuzungen und die Entfernung oder Verlegung von Parkplätzen (vgl. ebd.).

Eine nicht infrastrukturelle und nicht die Gestaltung betreffende Maßnahme war die Durchsetzung bestehender Vorschriften (vgl. ebd.).

Insgesamt wird das Radfahren sicherer werden, je mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren (vgl. Horton, 2007, S. 136).

### 3.2.3 Berlin

In der Einleitung wurde bereits berichtet, dass Berlin beim *Fahrradklima-Test* des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs und bei der Studie vom Wuppertal Institut und Greenpeace eines der Schlusslichter ist. Dies spiegelt auch die nachfolgende Tabelle wider. Die Bewertung erfolgte nach dem deutschen Schulnotensystem 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend).

Tabelle 2: Sicherheit beim Radfahren

**Bei uns…**

| Positiv Skala | Negativ Skala | Durchschnittnote |
|---|---|---|
| ...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher. | ...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet. | 4,7 |
| ...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. | ...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. | 4,0 |
| ... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen. | ...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen. | 5,0 |
| ...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen. | ...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen. | 4,9 |
| ...kommt Fahrraddiebstahl selten vor. | ...werden Fahrräder oft gestohlen. | 5,3 |

Quelle: Eigene Darstellung nach Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2017, S. 3)

Die Durchschnittsnoten für die verschiedenen Aussagen liegen zwischen 4,0 und 5,3 (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., 2017, S. 3). Der Konflikt mit Autofahrenden und die Diebstahlquote wurden am negativsten bewertet (vgl. ebd.).

Das Markt- und Meinungsforschungsinstituts Forsa führte im Juni 2018 im Auftrag der Berliner Zeitung eine Studie zum Thema subjektiv wahrgenommene Verkehrsgefährdung in Berlin durch, welche die negativen Ergebnisse des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs stützt. Der Redakteur Jan Thomsen leitet seinen Artikel mit den Worten ein:

> *„Wer in Berlin aufs Rad steigt, fährt – fast immer – mit ungutem Gefühl los. Annähernd neun von zehn Radfahrern (84 Prozent) sagen, sie fühlten sich im Straßenverkehr der deutschen Hauptstadt nicht sicher. Die Angst, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, radelt in Berlin also regelmäßig mit.“ (Thomsen, 2018)*

Das Zitat fasst die Ergebnisse der Umfrage zusammen. Radfahrende fühlen sich im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden mit Abstand am unsichersten (vgl. ebd.). *Sehr sicher* beim Radfahren gab keiner der Befragten an, *sicher* jeder Sechste, *weniger sicher* fühlen sich 58 Prozent und *gar nicht sicher* über ein Viertel (vgl. ebd.). Bei der repräsentativen Online-Umfrage *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017* gab die Mehrheit hingegen an, dass sie sich *sehr sicher (4%)* oder *meistens sicher (49%)* fühlten im Vergleich zu 47 Prozent, die sich *eher nicht sicher (39%)* und *überhaupt nicht sicher (8%)* fühlten (vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, 2017, S. 69).

Als Hauptgefahrenquelle werden in der Berliner Studie mit 75 Prozent unaufmerksame abbiegende Autofahrende und mit 70 Prozent LKW-Fahrende angesehen, gefolgt von Verkehrsteilnehmenden, die Ampeln missachten (69 Prozent), zu schnell fahrende Autos (60 Prozent) und überrascht geöffnete Autotüren mit 54 Prozent (vgl. Thomsen, 2018). Auch Radfahrende

werden als Gefahrenquelle gesehen, wenn sie zwischen Autos auf der Überholspur fahren oder auf dem Gehweg (vgl. ebd.).

Die Meinung, dass sich die Gefahr im Straßenverkehr insgesamt erhöht hat, ist bei allen Altersgruppen zu finden, auch die Unfallzahlen sind leicht gestiegen (vgl. Thomsen, 2018).

## 3.3 Geschlechterspezifische Besonderheiten

Für das Forschungsthema ist es relevant zu erfahren, inwiefern es geschlechterspezifische Unterschiede bezüglich des Sicherheitsempfindens beim Radfahren gibt. Für ein besseres Verständnis wird zunächst allgemein auf geschlechterspezifische Differenzen bezüglich des Sicherheitsempfindens eingegangen (Kapitel 3.3.1). In den darauffolgenden Kapiteln 3.3.2 und 3.3.3 werden der Anteil an männlichen und weiblichen Radfahrenden betrachtet und danach genauer auf geschlechterspezifische Besonderheiten beim Radfahren eingegangen.

### 3.3.1 Allgemeine Unterschiede bei der subjektiven Sicherheit

> *„[…] the typical woman is believed to differ from the typical man in the greater richness and variety of her emotional life and in the extent to which her everyday behavior is emotionally determined. […] Compared with man she is more timid and more readily overcome by fear.“ (Terman und Miles, 1936, S. 2; zitiert nach Letherby und Reynolds, 2009, S. 24)*

Das Zitat von den Psychologen Lewis Terman und Catharine Cox Miles ist zwar aus dem Jahr 1936, verdeutlicht aber die noch heute in der Gesellschaft weit verbreitete Auffassung, dass Frauen emotionaler und ängstlicher als Männer seien (vgl. Letherby und Reynolds, 2009, S. 25).

Für die Betrachtung von geschlechterspezifischen (Un)Sicherheitsgefühlen sind die komplexen sozialen Prozesse, in denen sie sich bilden, genauer zu betrachten. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist nicht nur vom Individuum selbst abhängig, sondern wird durch die gesellschaftlichen und kulturellen Bedingungen geprägt. Ein Individuum ist nie in seinem Verhalten und Wahrnehmen vom gesellschaftlichen Kontext unabhängig, sondern stets mit ihm verstrickt (vgl. Ruhne, 2011, S. 45). Folglich muss die Annahme, dass Frauen ängstlicher und im öffentlichen Raum gefährdeter seien als Männer, hinterfragt werden: *Inwiefern ist dies nur eine in der Gesellschaft tief verankerte Annahme, die immer wieder reproduziert wird und so als verlässlich und gewiss angesehen wird (vgl. ebd., S. 45f.)?*

Empirisch belegt wurden verstärkte Unsicherheitsempfindungen von Frauen im öffentlichen Raum insbesondere bei Dunkelheit, die Männern weniger haben (vgl. ebd., S.16, 22). Einer

Hamburger Untersuchung zufolge glauben 84 Prozent der weiblichen Befragten und 82 Prozent der männlichen Befragten, dass Frauen im öffentlichen Raum gefährdeter seien als Männer (vgl. Klein, Korte und Ruhne, 1996, S. 70). Tatsächlich liegt jedoch keine erhöhte Gefährdung von Frauen vor (vgl. Ruhne, 2011, S.16, 22). Es ist sogar das Gegenteil der Fall, denn Männer sind im öffentlichen Raum stärker gefährdet, weisen jedoch geringere Unsicherheitsempfindungen auf (vgl. ebd., S.34). Männer werden öfter Opfer von Straftaten im öffentlichen Raum, jedoch sind es überwiegend Körperverletzungen, bei Frauen sind es überwiegend sexuelle Übergriffe, die die Persönlichkeitsentwicklung stärker prägen können (vgl. Löw, Steets und Stoetzer, 2008, S. 153). Auch bezogen auf den Verkehr weisen Frauen einer Studie des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft von 2016 zufolge ein geringeres Sicherheitsempfinden im Gegensatz zu Männern auf (vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2016, S. 5). Das Unsicherheitsgefühl ist *„nicht einfach eine ‚neurotische Macke‘ von Frauen […], sondern ein tief in der Kultur verankertes Gefühlsregime, das sich nur langsam von Generation zu Generation wird verändern lassen, wenn dazu Bereitschaft besteht“ (Löw, Steets und Stoetzer, 2008, S. 152).*

Inwiefern bei Frauen im Gegensatz zu Männern verstärkt Unsicherheitsgefühle beim Radfahren auftreten, soll mit Hilfe der Literatur und der eigenen Empirie näher beleuchtet und kritisch hinterfragt werden. Ein Aufbrechen der bestehenden Strukturen wird mit der empirischen Untersuchung jedoch nicht möglich sein, denn dies kann, wenn die Bereitschaft dazu vorhanden ist, nur langsam geschehen.

### 3.3.2 Anteil an Radfahrenden

Obwohl das Fahrrad geschichtlich gesehen einen wichtigen Beitrag zur Emanzipation geleistet hat, variiert der Anteil an Rad fahrenden Frauen je nach Land sehr stark. In Ländern, in denen die Anzahl an Radfahrenden insgesamt relativ hoch ist, nähert sich der Anteil an männlichen und weiblichen Radfahrenden stark an oder der weibliche Anteil übersteigt sogar den der Männer (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 215). Da die Studien der jeweiligen Länder in Bezug auf ihre Methode stark variieren, ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt. Eine Tendenz kann dennoch abgelesen werden.

Abbildung 5: Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad und Anteil der Radfahrerinnen nach Ländern
*Grafik muss aus urheberrechtlichen Gründen entfallen.*
Quelle: Pucher und Buehler (2008, 2010), Geddes (2009); zitiert nach Garrard, Handy und Dill (2012, S. 215)

In Deutschland ist der Anteil an Radfahrern nur etwas höher als der Anteil an Radfahrerinnen (vgl. Deutsches Institut für Urbanistik und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2014, S. 9; Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 215). In Berlin ist der Unterschied etwas

größer mit einem Frauenanteil von gut 40 Prozent (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 215). Der Anteil des Fahrradbesitzes von jungen Erwachsenen (18- bis 29-Jährige) liegt bei Frauen bei 75 Prozent und bei Männern bei 77 Prozent und der Anteil an einer regelmäßigen Fahrradnutzung (mindestens einmal wöchentlich) liegt bei Männern bei 37 Prozent im Vergleich zu Frauen bei 33 Prozent (vgl. zitiert nach Körntgen, 2017, S. 37; Nobis und Kuhnimhof, 2018, S. 94). Außerdem legen Männer am Tag etwas mehr Kilometer zurück: 1,6 km zu 1,1 km (vgl. ebd.). Insgesamt gibt es in Berlin den Trend zu einem gesteigerten Radverkehrsaufkommen. Innerhalb von 10 Jahren von 2007 zu 2017 ist die Anzahl an Radfahrenden um 36 Prozent gestiegen (vgl. Jacobs, 2017).

### 3.3.3 Unterschiede bei der subjektiven Sicherheit beim Radfahren

In der Literatur wurden Unterschiede von weiblichen und männlichen Personen bezüglich der subjektiven Sicherheit beim Radfahren identifiziert. Diese betreffen die Sicherheitsbedenken, *near misses* sowie Maßnahmen dagegen und die Infrastruktur. Die genannten Aspekte werden nachfolgend erläutert. Zuvor wird kurz auf die Berücksichtigung von Männern und Frauen in der Verkehrspolitik, also auf der Planungsebene, eingegangen.

## Exkurs: Berücksichtigung von Frauen und Männern in der Verkehrspolitik

> *„The transportation system shall be designed so that both women's and men's travel needs are satisfied; women and men shall be given the same possibilities to influence the system's design, formation and administration; and women's and men's values shall receive equal consideration" (Proposition Riksdagen Stockholm, 2001; zitiert nach und übersetzt von Polk, 2005, S. 180).*

Das Verkehrssystem soll so gestaltet werden, dass sowohl die Ansprüche und Werte von Frauen als auch von Männern berücksichtigt werden. Sie sollen gleichermaßen die Gestaltung, Bildung und Verwaltung des Systems beeinflussen können. Dies wurde in Schweden bereits 2001 als eines von den sechs wichtigsten Zielen der Verkehrspolitik verankert. In Deutschland ist auf der Bundesebene ist die Gleichberichtigung zum Beispiel im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht berücksichtigt (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2016). In Berlin ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr von 2011 nur allgemein festgehalten, dass jeder Mensch die gleichen Mobilitätschancen haben soll (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011, S. 36). Im Berliner Mobilitätsgesetz ist unter § 3 eine geschlechterunabhängige Mobilität beschrieben, jedoch wird nicht auf die Gestaltung, Bildung und Verwaltung des Verkehrssystems von Frauen und Männern eingegangen (vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 2018).

Die Berücksichtigung von Frauen und Männern in der Verkehrspolitik, ist aber wichtig, da sie laut verschiedenen Studien, die nachfolgend näher betrachtet werden, unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche haben (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 220f., Heesch, Sahlqvist und Garrard, 2012, S. 1). In Deutschland wird die Verkehrspolitik jedoch von Männern entschieden, zum Beispiel hat die Bundesrepublik bis einschließlich heute noch nie eine Frau an der Spitze des Verkehrsministeriums gehabt (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018).

### Sicherheitsbedenken

Wie bereits erläutert, weisen Frauen kein höheres Gefährdungspotenzial im öffentlichen Raum auf als Männer. Bezogen auf das Fahrradfahren ist auch das Verletzungs- und Tötungsrisiko nicht erhöht, sondern sogar verringert (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 221). 2017 wurden in Deutschland 49.873 Radfahrer verletzt bzw. getötet im Vergleich zu 29.736 Radfahrerinnen (vgl. Statistisches Bundesamt, 2018, S. 14). Die Alterskohorte der 18- bis 21-Jährigen verzeichnet bei sowohl männlichen als auch weiblichen Personen einen Rückgang bezüglich des Verletzungs- und Tötungsrisikos im Vergleich zur vorherigen Kohorte der 15- bis 18-Jährigen, jedoch steigen die Zahlen danach wieder an und sinken erst bei den 30- bis 35-Jährigen

wieder (vgl. ebd.). Dabei fahren die zehn bis 19 Jahre alten Personen fast doppelt so viel Fahrrad wie die 20 bis 29 Jahre alten Personen (vgl. Nobis und Kuhnimhof, 2018, S. 93).

Trotz des geringeren Risikos für Frauen sind sie verstärkt um ihre Sicherheit besorgt, und Männer sind mehr „traffic tolerant“ (vgl. Geddes, 2009, S. 136; Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 222). Nach dem *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017* fühlen sich mehr Frauen im Straßenverkehr auf dem Fahrrad unsicher als Männer (vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, 2017, S. 69).

Sicherheitsbedenken von Frauen beim Radfahren betreffen die Verkehrssicherheit, aggressives Fahren und die persönliche Sicherheit (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 222). Die größte Besorgnis von sowohl Männern als auch Frauen ist es, von einem Auto angefahren zu werden. Mehr als doppelt so viele Frauen äußerten darüber hinaus ihre Bedenken, überfallen oder angegriffen zu werden oder aufgrund des Verkehrsgeschehens zu stürzen (vgl. ebd.). Ein weiterer Aspekt bezüglich der Angst vor dem Radfahren, für die Frauen Studien zufolge anfälliger sind, ist die öffentliche Zuschaustellung bei der körperlichen Aktivität Radfahren (vgl. ebd., S. 225).

Auch geschlechtsspezifische Unterschiede bezogen auf das Selbstbewusstsein beim Radfahren können relevant sein. In einer Studie der University of California gaben 58,2 Prozent der Frauen an, sehr selbstbewusst beim Radfahren zu sein, im Gegensatz zu 80,9 Prozent der Männer (vgl. Lovejoy, 2010).

Im Allgemeinen weisen Männer im Vergleich zu Frauen eine leicht höhere positive Einstellung gegenüber dem Fahrradfahren auf und Frauen haben insgesamt ein stärkeres Bewusstsein sowohl für ihre persönliche Sicherheit als auch für die allgemeine Verkehrssicherheit und empfinden diese wichtiger als Männer (vgl. Garrard, Handy und Dill, 2012, S. 219; Polk, 2005, S. 187).

#### Near Misses und Maßnahmen

Frauen haben nach einer britischen Studie eine höhere Vorfallrate pro Stunde als Männer: 2,78 zu 2,27 (vgl. Aldred und Crosweller, 2015, S. 383). Mit 0,423 Vorkommnissen pro Meile[11] ist die Rate bei Frauen fast doppelt so hoch wie bei Männern mit 0,24 (vgl. ebd.). Die tägliche Vorfallrate von *near misses* lag bei Frauen um zwölf Prozent höher als bei Männern (vgl. Aldred und Goodman, 2018, S. 163). Für Frauen scheint die Risikowahrnehmung beim

[11] Die Zahlen, mit denen die Werte berechnet wurden, wurden nicht genannt, weshalb eine Umrechnung in Kilometer nicht möglich ist.

Radfahren durch *near misses* ebenso wichtig zu sein wie tatsächliche Unfälle (vgl. Garrad, Handy und Dill, 2012, S. 223).

Als Maßnahme gegen Vorfälle werden von mehr Frauen als von Männern Helme und gut sichtbare Kleidung getragen (vgl. Aldred und Dales, 2017, S. 360). Die Helmtragequote der 20- bis 29-Jährigen beträgt nach der Studie *Mobilität in Deutschland* 20 Prozent, 17 Prozent tragen gelegentlich einen Helm und 64 Prozent nie (vgl. Nobis und Kuhnimhof, 2018, S. 97).

Außerdem radeln Frauen vorsichtiger und defensiver, beispielweise fahren sie dichter am Bordstein, um einen möglichst weiten Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden zu haben, und sie fahren oft langsamer (vgl. Garrad, Handy und Dill, 2012, S. 224; Aldred und Dales, 2016, S. 349).

Eine offensive Strategie, die sich bewährt hat, um mehr Platz beim Fahren zu haben, die von mehr Männern als von Frauen praktiziert wird (vgl. Garrad, Handy und Dill, 2012, S. 224), ist nicht mehr Platz zu machen, sondern, wie bereits im Kapitel 3.2.2 beschrieben, mehr Raum (*primary position*) einzunehmen:

> *„The more room you take up, the more space cars leave for you! Broadly speaking, cars will leave you as much room as you leave yourself so keep out from the edge of the road about the same distance you want cars to keep out from you.“ (Martin, 1998)*

#### Infrastruktur

Deutlich mehr Radfahrerinnen bevorzugen getrennte Infrastrukturen vom Motorisierten Verkehr (vgl. Garrad, Rose und Lo, 2007, S. 55; Aldred und Dales, 2017, S. 349). Sowohl Frauen als auch Männer sind bereit, einen längeren Weg zu fahren, wenn es ein Weg abseits von Straßen ist (vgl. Krizek, Johnson und Tilahun, 2005, S. 36). Sie bevorzugen einen Fahrradweg ohne parkende Autos daneben, gefolgt von einem Fahrradweg mit parkenden Autos daneben und einem Weg auf der Straße ohne Parkplätze (vgl. ebd.). Das Vorziehen einer sicheren und komfortableren Fahrrad-Umgebung ist über alle Altersgruppen und Geschlechter hinweg verbreitet (vgl. Aldred und Dales, 2017, S. 349). Jedoch ist der Wunsch bei Frauen stärker vertreten als bei Männern, und Frauen sind bereit, mehr zusätzliche Minuten als Männer für einen bevorzugten Weg aufzubringen (vgl. ebd.; Krizek, Johnson und Tilahun, 2005, S. 36). Denn der Zeitfaktor bei einem Weg ist für Männer sehr wichtig, Frauen weisen hingegen weitere Motive auf, die bedeutsam für sie sind, wie der Verkehrsfluss, die Vielfalt der Strecke, die Sicherheit und das allgemeine Wohlbefinden (vgl. Polk, 2005, S. 186).

In allen Infrastrukturtypen mit Ausnahme von ruhigen Straßen fühlen sich Frauen deutlich weniger wohl als Männer (vgl. Garrad, Handy und Dill, 2012, S. 224; Emond, 2009, S. 15).

## 3.4 Zusammenfassung

Der bisherige Forschungsstand zum Thema *Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden - Eine geschlechterspezifische Analyse* wurde vorgestellt, damit die Erkenntnisse für die eigene empirische Untersuchung herangezogen werden können. Dabei ist anzumerken, dass einige Untersuchungen nicht repräsentativ sind, sondern aufgrund des wenig beforschten Themas einen explorativen Charakter haben oder auf den konkreten Untersuchungsraum Berlin nicht unmittelbar übertragbar sind. Oft beschränken sich die Studien auf eine bestimmte Stadt oder ein bestimmtes Gebiet und die Ergebnisse der Untersuchungen können länderspezifische Besonderheiten darstellen. Eine Verallgemeinerung ist deshalb schwierig. In Deutschland gibt es zudem wenig Forschung zum Sicherheitsgefühl von Radfahrenden, sodass auch die Untersuchungen aus den anderen Ländern zur Orientierung für die eigene empirische Forschung dienen und zur Gegenüberstellung herangezogen wurden. Die wenigen Forschungen, die sich explizit auf Berlin beziehen, wurden jedoch ebenfalls vorgestellt, wobei Berlin bezogen auf die Sicherheit und des Sicherheitsgefühls von Radfahrenden schlecht abschneidet.

Aus dem Kapitel Forschungsstand bleibt zusammenfassend festzuhalten: Das Fahrrad wurde in der Vergangenheit für Männer konzipiert, so fuhren auch fast ausschließlich Männer Rad. Diese Auswirkung ist heute in Deutschland kaum noch zu spüren, denn der Anteil an Radfahrerinnen und Radfahrern ist fast ausgeglichen. Jedoch fahren Männer etwas regelmäßiger und längere Strecken als Frauen.

Radfahrende haben täglich unangenehme bzw. beängstigende Vorkommnisse (*near misses*), wobei der Anteil an unangenehmen Vorfällen überwiegt. Personen mit weniger Radfahrerfahrung sowie Frauen melden mehr *near misses* als Personen mit mehr Erfahrung bzw. Männer. Dies zeigt, dass Frauen verstärkte Unsicherheitsgefühle beim Radfahren haben, obwohl das tatsächliche Risiko, dass sie verunfallen, geringer ist als bei Männern. Auch im Allgemeinen weisen Frauen trotz geringerem Risiko ein erhöhtes Unsicherheitsempfinden auf. Dies ist nicht nur vom Individuum selbst abhängig, sondern wird durch die gesellschaftlichen und kulturellen Bedingungen geprägt. Auch Ängste bezüglich des Radfahrens sind gesellschaftlich verankert. Durch die Thematisierung des Radfahrens in Zusammenhang mit Unsicherheiten werden die Ängste reproduziert.

Um Vorfälle zu vermeiden und die subjektive Sicherheit zu erhöhen, wurden Strategien entwickelt, wobei Frauen defensiver reagieren und Männer offensiver. Außerdem erwarten die Radfahrenden *near misses*, sodass sie keine Konsequenzen aus ihnen ziehen. Als zentraler Wunsch für ein besseres Sicherheitsgefühl wird an Verkehrspolitik, die in Deutschland überwiegend von Männern entschieden wird, appelliert, eine Verbesserung der Infrastruktur und

die Durchsetzung von Regeln zu erreichen, wobei der Wunsch nach einer guten Infrastruktur bei Frauen stärker ist.

# 4 Methodisches Vorgehen

Für die Nachvollziehbarkeit der Untersuchung wird der Forschungsprozess offengelegt. Zunächst wird der theoretische Hintergrund der Methode Gruppendiskussion im Kapitel 4.1 erläutert. Es folgen Erklärungen zu den Auswahlverfahren der eigenen Empirie im Kapitel 4.2. Danach wird im Kapitel 4.3 auf das methodische Vorgehen bei der eigenen Studie eingegangen. Im Kapitel 4.4 werden die Grundprinzipien und die Güte qualitativer Forschung vergegenwärtigt und abschließend folgt die Reflexion des gesamten methodischen Vorgehens (Kapitel 4.5).

## 4.1 Methode Gruppendiskussion

Die Methode der Gruppendiskussion wurde gewählt, da durch qualitative Verfahren trotz geringerer Fallzahlen, bedingt durch die Möglichkeiten einer Masterarbeit, ein tieferes Verständnis für eine Thematik erreicht werden kann. Das Sicherheitsempfinden ist subjektiv, weshalb eine vorstrukturierte, quantitative Untersuchungsmethode nicht geeignet ist. Die Gruppendiskussion ermöglicht es, mehr Personen in die Forschung einzubeziehen als es mit qualitativen Interviews möglich wäre. Zudem regen sich die Teilnehmenden in den Gruppendiskussionen gegenseitig dazu an, intensiver über ein Thema nachzudenken. In Gruppendiskussionen wird relativ natürlich und alltäglich kommuniziert, weshalb die Wahrscheinlichkeit für realitätstreue Ergebnisse hoch ist und unverzerrtere Ergebnisse im Vergleich zu Einzelinterviews erzielt werden können (vgl. Lamnek, 2005, S. 52 und S. 68).

Im Nachfolgendem wird das theoretische Verständnis der Gruppendiskussion, welches der Arbeit zugrunde liegt, erläutert.

In den 1950er Jahren wollte man die Stimmung der deutschen Bevölkerung einfangen und die „öffentliche deutsche Meinung“ erfahren (vgl. ebd., S. 19). Dafür musste das Kollektiv und nicht das Individuum untersucht werden (vgl. ebd.). Im Zuge dessen kam das Verfahren der Gruppendiskussion zum ersten Mal in Deutschland zum Einsatz (vgl. ebd.).

Über den Begriff Gruppendiskussion herrscht keine Einigkeit (vgl. ebd., S. 26). Besonders im englischsprachigen Raum gibt es verschiedene Termini, die oft für das Gleiche verwendet werden, aber eigentlich unterschiedlich sind wie focus group, focussed interviewed und group interview (vgl. ebd.). Die häufigste englische Bezeichnung für Gruppendiskussion ist focus group (vgl. ebd.). Diese Terminologie darf aber nicht mit der deutschen Bezeichnung Fokusgruppe verwechselt werden. Bei einer Fokusgruppe geht es um die Meinungen und Erfahrungen einzelner Individuen, die zwecks Wirtschaftlichkeit in einer Gruppe befragt werden (vgl. Henseling, Hahn und Nolting, 2006, S. 10f.). Bei der Gruppendiskussion geht es hingegen auch um gemeinsame Erfahrungen und Meinungen (vgl. Lamnek, 2005, S. 31).

Für die Arbeit wird auf das Verständnis der Gruppendiskussion von Ralf Bohnsack zurückgegriffen. Dieser bezieht sich auf die wissenssoziologische Perspektive Karl Mannheims insbesondere auf die Auffassung des *konjunktiven Erfahrungsraums* (vgl. ebd., S. 40f.), einer *„Ebene des Kollektiven, die durch gemeinsame bzw. strukturidentische Erfahrungen gestiftet wird“ (Loos und Schäffer, 2001, S. 28)*.

Nach David L. Morgan werden bei einer Gruppendiskussion Daten zu einem Thema, welches die forschende Person vorgibt, durch Interaktionen von Gruppenteilnehmenden generiert (vgl. Lamnek, 2005, S. 27). Bohnsack erweitert die Auffassung, nach der Gruppendiskussionen kommunikativ sind, denn einerseits gibt es Interaktionen zwischen den Forschenden und den Gruppenteilnehmenden und andererseits zwischen den Gruppenteilnehmenden selbst (vgl. ebd., S. 52; Bohnsack, 2003, S. 207). Gruppendiskussionen ermöglichen *„einen empirischen Zugang zu kollektiven Orientierungen, die auch außerhalb der Diskussionssituation durch gemeinsame Erfahrungshorizonte bestehen“ (Lamnek, 2005, S. 68)*. Es geht um inhaltliche Befunde der Diskussion sowie um Gruppenprozesse, die zur Bildung einer Meinung führen (vgl. ebd.). Die Daten entstehen im Prozess, weshalb der Sinn auch nur im Verlauf der Diskussion herausgefunden werden kann (vgl. ebd., S. 52).

Es gibt die Ausprägungen ermittelnde und vermittelnde Gruppendiskussion (vgl. ebd., S. 31). Für die Arbeit kann keine strikte Trennung der beiden Formen erfolgen, denn es geht sowohl darum Informationen, die den einzelnen Teilnehmern bewusst sind, zu gewinnen (ermittelnde Gruppendiskussion) als auch durch die Interaktion mit anderen Dinge ins Bewusstsein zu holen (vermittelnde Gruppendiskussion) (vgl. ebd.). Welche Aspekte für alle Gruppenmitglieder am bedeutsamsten sind, kann man hinterher oft an einem Konsens erkennen (vgl. ebd., S. 70). Die Gruppenmeinung stellt die bedeutsamsten Aspekte für die Teilnehmenden heraus.

## 4.2 Auswahlverfahren

Im Folgenden werden der Untersuchungsort und die Zielgruppe begründet. Anschließend werden die Fallauswahl und Gruppenzusammenstellung erläutert.

### Untersuchungsort

Als Untersuchungsort ist Berlin besonders geeignet: Die Population der Stadt wächst stetig und somit auch das Bedürfnis nach Mobilität (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2017, S. 8). Damit die Hauptstadt trotz des Bevölkerungswachstums eine lebenswerte Stadt bleibt und genügend Raum für alle bietet, ist es wichtig, nachhaltige und platzschonende Verkehrsmittel wie das Fahrrad zu fördern. Als flache Region eignet sich Berlin insbesondere für das Fahrrad als Verkehrsmittel. Sowohl im deutschlandweiten Städte-Vergleich als auch im europäischen Vergleich schnitt Berlin bezüglich der Radfahrbedingungen schlecht ab, somit muss noch viel in der Hauptstadt verbessert werden (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., 2017, S. 1). Die ausgewählte Zielgruppe, auf die im Folgendem eingegangen wird, ist eine große und zahlenmäßig zunehmende Personen-Gruppe in Berlin (vgl. Statista GmbH, 2018), sodass Untersuchungsort und Zielgruppe abgestimmt sind.

### Zielgruppe

Da das Sicherheitsempfinden individuell, facettenreich und somit sehr umfangreich ist, ist es im Zuge der Masterarbeit nicht möglich, allgemeingültige Aussagen für die unterschiedlichsten Radfahrtypen (z.B. Kinder, ältere Menschen etc.) zu treffen. Deshalb fokussiert sich die Arbeit auf bestimmte Radfahrtypen, sodass ein tieferes Verständnis für eine spezifische Personengruppen erreicht werden kann.

Für die Masterarbeit wurden als Radfahrtypen weibliche und männliche Personen gewählt, um zu untersuchen, ob es geschlechtsspezifische Unterschiede bezüglich des Sicherheitsempfindens in einem Land mit fast ausgeglichenem Anteil an weiblichen und männlichen Radfahrenden gibt.

Junge Erwachsene wurden als Zielgruppe bestimmt, da diese besonders mobil sind (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 75). Damit eine gute Vergleichbarkeit der Studienteilnehmenden gewährleistet ist, wurden Studierende gewählt, da diese oft ähnliche Wege zurücklegen (z.B. Weg zur Uni, zum Nebenjob, Freizeitverkehr) und darüber hinaus zentrale Orte besuchen. Junge Erwachsene haben in der Regel bereits einige Jahre Erfahrungen mit dem Radfahren, aus denen Erkenntnisse gezogen werden können. Außerdem werden sie noch lange im Verkehr unterwegs sein, weshalb es wichtig ist, ihr

Verkehrs- und Mobilitätshandeln zu verstehen und daraus Konsequenzen für die Verkehrsplanung abzuleiten.

### Fallauswahl

Die Fallauswahl fand nicht mit Hilfe eines Statistical Sampling statt, wie es in der quantitativen Forschung üblich ist. Da die Fallzahl sehr klein ist und eine zufällige Stichprobe großen Schwankungen unterliegt, ist somit kein Mehrwert gegenüber eines Theoretical Samplings, also einer bewussten Auswahl mit theoretisch festgelegten Kriterien, zu erkennen (vgl. Lamnek, 2010, S. 397). Dennoch ist auch bei der bewussten Auswahl Zufälligkeit in dem Maße notwendig, dass nicht Personen ausgewählt werden, von denen man weiß, welche Auffassung sie haben. Die theoretischen Kriterien für die Auswahl der Stichprobe, die alle erfüllt werden mussten, waren:

- Junge Erwachsene (zwischen 18 und 35 Jahren)[12]
- Studierende
- Aktuell in Berlin lebend
- Kinderlos[13]
- Fahren regelmäßig Fahrrad in Berlin (mindestens mehrmals im Monat)
- Für die eine Gruppendiskussion nur männliche Personen, für die andere nur weibliche Personen

An den Auswahlkriterien ist zu erkennen, dass entschieden wurde, dass eine relative homogene bzw. keine heterogene Gruppe für die Untersuchung entsteht. Es erfolgte demnach eine Auswahl nach dem Konzentrationsprinzip (vgl. Behnke, Baur, Behnke, 2010, S. 204f.). Dies ist so gewählt worden, damit ein tieferes Verständnis für eine bestimmte Personen-Gruppe erreicht werden kann und nicht nur ein breiter Überblick geschaffen wird. Zudem erleichtern die festgelegten Kriterien die Vergleichbarkeit zwischen der Gruppe von Männern und der Gruppe von Frauen. Wenn Personen in einer ähnlichen Situation sind und eine gemeinsame Erfahrungsbasis haben, die Erfahrungen müssen jedoch nicht gemeinsam erlebt worden sein,

[12] 18 Jahre wurde gewählt, da aus forschungsethischen Gründen nur volljährige Personen befragt werden sollten. Die Anzahl an Studierenden, die unter 18 Jahre alt sind, ist im Vergleich zu höheren Altersgruppen in Berlin am kleinsten, sodass der Ausschluss der unter 18-Jährigen vertretbar ist (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2016, S.29). Die Anzahl der 30- bis 35-Jährigen ist mit 23.157 nicht unerheblich, weshalb Personen im Alter bis zu 35 Jahren an der Gruppendiskussion hätte teilnehmen dürfen (vgl. ebd.). Ab über 35 Jahre sinkt der Anteil an Studierenden deutlich. (vgl. ebd.)

[13] Anzunehmen ist, dass junge Erwachsene mit Kindern (auch) andere Ansprüche haben. Aufgrund der Vergleichbarkeit wurden kinderlose Studierende ausgewählt.

wird die Diskussion angeregter, als wenn es keine Gemeinsamkeiten gibt (vgl. Przyborski und Wohlrab-Sahr, 2014, S. 94ff.)

**Gruppenzusammenstellung**

Bei den beiden Gruppendiskussionen handelt es sich um Konstellationen, die extra für die Untersuchung zusammengestellt wurden und nicht um Realgruppen. Dadurch wird zwar einerseits das Prinzip der Naturalistizität eingeschränkt, aber dafür nicht die Offenheit gemindert, weil die Personen sich nicht kennen und nach der Gruppendiskussion keine Folgen befürchten müssen (vgl. Lamnek, 2010, S. 395). Die Offenheit und damit die einhergehende größere Diskussionsbereitschaft wurde für das Forschungsvorhaben als wichtiger eingestuft, weshalb sich für die sogenannte Ad-hoc-Gruppe entschieden wurde, also eine Gruppe, die nach theoretischen Gesichtspunkten für die Untersuchung zusammengestellt wurde (vgl. Lamnek, 2005, S. 109).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden durch verschiedene Univerteiler der Technischen Universität Berlin und Verteiler des Verkehrsclub Deutschland kontaktiert und rekrutiert. Außerdem wurden mittels Schneeballverfahren weitere Personen für die Gruppendiskussionen gewonnen.

Bezüglich der Gruppengröße gibt es in der Literatur sehr unterschiedliche Empfehlungen. Die meisten Auffassungen befinden sich in der Spanne von drei bis 20 Personen (vgl. ebd., S. 396). Nach dem Soziologen Siegfried Lamnek umfasst die optimale Gruppengröße fünf bis zwölf Personen (vgl. ebd., S. 399). Große Gruppen sind womöglich ergiebiger, da mehr Erfahrungen aufeinandertreffen, in kleineren Gruppen ist es leichter, die Teilnahme aller Personen zu gewährleisten und zu verhindern, dass Einzelne in die Anonymität der großen Gruppe flüchten. Hinzukommt, dass es weniger Auswertungsprobleme bei kleinen Gruppen gibt (vgl. ebd., S. 396). Aus den Überlegungen heraus wurde eine mittelgroße Gruppe gewählt. Für die Gruppendiskussion der Frauen sagten acht Personen zu, für die der Männer neun. Alle Personen, die zugesagt haben, erschienen auch zur Gruppendiskussion.

## 4.3 Vorgehen bei der empirischen Untersuchung der Arbeit

Für die eigene empirische Untersuchung wurde ein Leitfaden entwickelt, der nachfolgend dargelegt wird. Des Weiteren werden auf die Durchführung, Datenaufbereitung und -auswertung der Gruppendiskussionen eingegangen. Danach wird der quantitative Fragebogen, der

ergänzend zu den Gruppendiskussionen eingesetzt worden ist, erläutert. Abschließend wird der Geltungsbereich der Daten eingegrenzt.

### Leitfaden

Unter Zuzug der im dritten Kapitel geschilderten Literatur, wurde eine dimensionale Analyse durchgeführt, um die wichtigsten Punkte für die Forschungsfrage zu identifizieren (vgl. Lamnek, 2005, S. 104). Daraus wurde ein Leitfaden entwickelt, der die Gruppendiskussionen strukturiert. Es handelt sich weder um einen fest strukturierten Leitfaden noch um nur eine grobe Themensammlung. Denn einerseits eignet sich für das wenig beforschte Feld ein offener Charakter, der ermöglicht, dass die Teilnehmenden die Schwerpunkte setzen, andererseits sollen zwei Gruppendiskussionen miteinander verglichen werden, weshalb ein vergleichbarer Rahmen nötig ist. Um den Ansprüchen gerecht zu werden, wurde ein Schema entwickelt. In diesem Schema ist das Thema, welches beleuchtet wird, festgehalten. Darüber hinaus gibt es auf der konkreteren Ebene eine Fragestellung oder einen Impuls. Dies sollte die Teilnehmenden anregen, über das Thema gezielter zu diskutieren. Für den Fall eines schleppenden Gesprächsverlaufs wurden im Vorhinein Impulse für mögliche Nachfragen entwickelt. Die Fragen und Impulse dienten als Hilfestellung, um die Diskussion zum Laufen zu bringen und am Laufen zu halten, Abschweifungen entgegenzuwirken und die wichtigsten Aspekte nicht zu vergessen (vgl. ebd.). Der Leitfaden wurde jedoch keinesfalls „abgearbeitet“, den Teilnehmenden wurde stattdessen Raum gegeben, eigene Schwerpunkte zu setzen.

Die Gruppendiskussion begann mit einem Blitzlicht, um das „Eis“ zu brechen und eine lockere Atmosphäre zu schaffen (vgl. ebd., S. 98). Es folgten im Verlauf Schlüsselfragen bzw. Impulse (z.B. ein Video), die so angeordnet worden sind, dass zuerst allgemeinere Aspekte behandelt wurden, gefolgt von spezifischeren. Die Gruppendiskussion endete mit einer Zusammenfassung, in der die Teilnehmenden ihre wichtigsten Punkte in der Diskussion auf Moderationskarten festhielten, sowie einem kurzen quantitativen Fragebogen. Der kommentierte Leitfaden befindet sich im Anhang.

### Durchführung

Es wurden zwei Gruppendiskussionen durchgeführt, eine mit männlichen Personen und eine mit weiblichen Personen. Aufgrund der begrenzten Kapazität waren mehr Gruppendiskussionen nicht möglich. Deshalb konnte keine theoretische Sättigung erreicht werden. Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen sind jedoch sehr ergiebig, so dass dennoch ein tieferes Verständnis für die Thematik gewonnen werden konnte. Vor den beiden Gruppendiskussion

wurde ein Pretest mit Personen aus dem eigenen Umfeld durchgeführt, wobei der Leitfaden erprobt und angepasst wurde.

Der Verkehrsclub Deutschland stellte einen Konferenzraum in der gut erreichbaren Bundesgeschäftsstelle in Berlin Mitte für die Gruppendiskussionen zur Verfügung. Dieser verlieh den Gruppendiskussionen einen offiziellen und seriösen Rahmen und bot gleichzeitig eine entspannte Atmosphäre sowohl für die Teilnehmenden als auch für die Moderatorin/Forscherin. Technisch ausgestattet mit Beamer und Laptop war der Raum ebenfalls und es herrschte eine gute Akustik.

Das Gespräch in der Gruppe zu einem konkreten Thema wurde von der Forscherin moderiert. Eine weitere Person assistierte und kümmerte sich um die Technik und fertigte Notizen an.

Als Datenaufzeichnungsmethode wurden Diktiergeräte gewählt, da diese unscheinbar sind und weniger Verzerrungen entstehen als es mit Videoaufzeichnungen möglich wäre. Bei gleichzeitigem Sprechen der Teilnehmenden war es bei der Audiodatei manchmal schwierig eine eindeutige Zuordnung der Äußerungen zu Personen zu gewährleisten, wobei eine Videodatei hilfreich gewesen wäre. Jedoch war dies nur in seltenen Fällen nicht aufzuschlüsseln, sodass die Audioaufzeichnung und die damit geringere Verzerrung dennoch der Videoaufzeichnung vorzuziehen ist.

Als geeigneter Termin wurde jeweils ein Dienstagabend gewählt, damit die Studierenden nach der Universität zur Gruppendiskussion kommen konnten und keinen Wochenendtag dafür aufbringen mussten. Nach der Rekrutierung wurden die Teilnehmenden eine Woche vor dem Termin sowie erneut einen Tag davor per Mail an die Gruppendiskussion erinnert. Da alle Personen, die sich angemeldet hatten, erschienen sind, ist die Wahl des zentralen Ortes, des Tages sowie der Uhrzeit und des Erinnerungsrhythmus als positiv zu bewerten.

Beide Gruppendiskussionen dauerten ungefähr eine Stunde und 40 Minuten. Die Frauen diskutierten sehr schnell untereinander, bei den Männern dauerte es etwas länger, da sie anfangs ihre Aussagen eher an die Moderatorin richteten und nicht aufeinander Bezug nahmen. Detailliertere Informationen zu den Gruppendiskussionen sind einer Zusammenfassung der Gruppendiskussionen im Anhang zu entnehmen.

#### Datenaufbereitung

Für die Datenaufbereitung wurden beide Audiodateien mit Hilfe des Programms *easy transcript* transkribiert. Dabei wurden Transkriptionsregeln nach Hoffmann-Riem angewandt, um beispielweise Pausen, Betonungen und Geschehnisse zu kennzeichnen, wenn dies für

folgende Auswertungsschritte als sinnvoll erachtet wurde (vgl. Hoffmann-Riem, 1984, S. 331). Satzeichen wurden nicht gesetzt.

Für die Darstellung der Ergebnisse wurden die zitierten Ausschnitte zwecks Leserfreundlichkeit mit Satzzeichen versehen und auf Füllwörter und Wiederholungen verzichtet. Dies wurde wegen der Lesbarkeit nicht als Auslassungen gekennzeichnet. Auch auf Transkriptionsregeln wurde in den Zitaten verzichtet. Grammatikalische Fehler wurden, wenn sie Aussagen nicht veränderten, korrigiert. Für das Kennzeichnen der Zitatstellen im Kapitel 5 wurde mit Zeitmarken gearbeitet, da das Analyseprogramm *ATLAS.ti*, mit dem, wie nachfolgend erklärt wird, gearbeitet wurde, keine Seitenangaben hat. Darüber hinaus wurde die Person angegeben und ob es sich um die Gruppendiskussion der Männer oder der Frauen handelt. Daraus lässt sich folgende Zitationsweise ableiten: *„Zitat“ (Person 1, Frauen, 01:01:01)*. Wenn ein Dialog zitiert wurde, dann wurden die Personen am Anfang im Zitat genannt und am Ende nur die Gruppendiskussion und die Zeit gekennzeichnet.

### Datenauswertung

Da eine detaillierte Auswertung nach der *qualitativen Inhaltsanalyse* nach *Mayring* den zeitlichen Rahmen der Arbeit sprengen würde, orientiert sich die Auswertung der beiden Gruppendiskussionen nur an ausgewählten methodischen Schritten, das heißt, einer verkürzten Anwendung der genannten Methode. Bei einer Inhaltsanalyse wird Kommunikation in Form von fixierter Kommunikation analysiert (vgl. Mayring, 2015, S. 12f.). Im Falle der Gruppendiskussionen wurden die Transkripte analysiert und interpretiert. Die Schritte der Paraphrase, Generalisierung und Reduktion wurden nicht ausgeführt, da sie für den Erkenntnisgewinn nicht als zielführend erachtet wurden und aufgrund der Wichtigkeit der Inhalte mit der gesamten Datenmenge gearbeitet werden sollte. Das Grundprinzip der zusammenfassenden Inhaltsanalyse ist, wie der Name schon andeutet, die Zusammenfassung, die sich auch bei der induktiven Kategorienbildung anwenden lässt (vgl. ebd., S. 85). Die vorgenommene Kategorisierung leitet sich aus den Daten ab, losgelöst von den theoretischen Wissensbeständen. Zwar wurde für die Eingrenzung des Themas der bisherige Forschungstand recherchiert und auf dessen Grundlage der Leitfaden für die Gruppendiskussionen erarbeitet, jedoch wurden den Teilnehmenden viel Diskussionsfreiraum eingeräumt und es wurden vorab keine Kategorien erstellt. Eine induktive Kategorisierung, in der *Grounded Theory* als offenes Kodieren bezeichnet, wurde für den wenig beforschten und vom Empfinden der Teilnehmenden geprägten Forschungsgegenstand als sinnvoll erachtet, da so ein naturalistisches, materialnahes und wenig verzerrtes Bild des Untersuchungsgegenstands ermöglicht wurde (vgl. ebd., S. 86). Die Kategorisierung, im nachfolgendem auch Kodierung genannt, erfolgte mit Hilfe des für die

qualitative Datenanalyse geeigneten Programms *ALTLAS.ti*. Aufgrund des Umfangs der Daten wurde ein Analyseprogramm ausgewählt. *ALTLAS.ti* wurde gewählt, da es für Studierende der Technischen Universität Berlin kostenlos ist und vom eigenen Computer aus genutzt werden kann. Die Forschungsfrage gab das Ziel der Analyse vor, sodass für das Forschungsvorhaben nicht relevante Themen ausgeklammert werden konnten. Zuerst wurde eines der Transkripte der Gruppendiskussionen durchgearbeitet und Kodes entwickelt. Diese wurden innerhalb der Durchsicht mehrmals angepasst. Die Kategorisierung orientierte sich an der Textformulierung unter Berücksichtigung eines Abstraktionsniveaus, welches sich im Laufe der mehrmaligen Durchsicht der Daten entwickelte (vgl. ebd., S. 87). Es wurden Kodegruppen erstellt, denen thematisch passende Kodes untergeordnet worden sind. Das zweite Transkript wurde mit den bisher entwickelten Kategorien kodiert, die Kategorien wurden angepasst bzw. revidiert und es wurden neue Kodes gebildet. Dieser iterative Prozess wurde so lange wiederholt, bis ein in sich stimmiges Kodierschema für beide Transkripte entstand, mit dessen Hilfe im Sinne des Forschungsgegenstands eine Interpretation der Daten erfolgen konnte. Die Kategorisierung und ihre hierarchische Struktur mit Kodegruppen befinden sich im Anhang.

Der zirkuläre Forschungsprozess qualitativer Forschung ermöglichte es, dass die erst ausgewählte Auswertungsmethode, die *dokumentarische Methode*, nach Durchsicht der Daten durch die Auswertungsmethode der *qualitativen Inhaltsanalyse* nach *Mayring* ersetzt werden konnte, da die erst genannte Methode als nicht mehr zielführend eingestuft wurde und die zweitgenannte als für das Material angemessener beurteilt wurde.

### Quantitativer Fragebogen

Ergänzend zu den Gruppendiskussionen haben die Teilnehmenden am Ende einen kurzen quantitativen Fragebogen handschriftlich ausgefüllt, um allgemeine Informationen wie das Alter (zur Überprüfung der Zielgruppe) und die Universität (mögliche Bandbreite an Universitäten) zu erfahren. Außerdem wurden Fragen zum Forschungsthema gestellt, die für die Einschätzung und Ergänzung der Informationen aus den Gruppendiskussionen als hilfreich erachtet wurden und mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens besser zu ermitteln waren als mittels Gruppendiskussionen.

Der Fragebogen wurde aufgrund der kostenlosen und einfachen Erstellungsmöglichkeit mit der Software *Google Formulare* erstellt und anschließend mit *Affinity Designer* bearbeitet.

Bei der Formulierung der Fragen wurde auf die Verständlichkeit, die Eindimensionalität und auf die Vermeidung von Suggestivformulierungen geachtet (vgl. Behnke, Baur, Behnke, 2010,

S. 223ff.). Bei Fragen mit mehreren Antwortmöglichkeiten wurde ein trennscharfes und erschöpfendes Kategoriensystem entworfen (vgl. ebd., S. 225).

Der Fragebogen gliedert sich in zwei offene Fragen zur Person und drei Fragen zum Radfahren, die geschlossen sind, mehrere Antwortmöglichkeiten haben und immer spezifischer werden. Die letzte Frage bezieht sich auf das Autofahren, um Zusammenhänge und Einflüsse zwischen Radfahren und Autofahren herstellen zu können. Zum Schluss konnten die Befragten Anmerkungen jeglicher Art machen. Im Anhang ist der Fragebogen beigefügt.

Die Auswertung des Fragebogens erfolgte mit Hilfe von *Google Formulare*. Die angegeben Daten der Teilnehmenden wurden in *Google Formulare* eingegeben. Dabei wurden die Ergebnisse der beiden Gruppendiskussionen getrennt, damit eine Vergleichbarkeit möglich ist. Es wurde die Funktion von *Google Formulare* genutzt, Grafiken zur Darstellung der Ergebnisse zu erstellen. Da bis auf das Geburtsdatum und die Universität keine sensiblen Daten erhoben worden sind und damit keine Rückschlüsse auf die Personen möglich sind, wurde es als vertretbar angesehen, die Auswertung mit einer Google Funktion durchzuführen. Eine Frage wurde aufgrund ihrer Komplexität mit Hilfe von *Excel* aufbereitet und grafisch dargestellt. Außerdem wurden mit Hilfe von *Excel* auffällige Korrelationen zwischen verschiedenen Parametern untersucht. Eine vertiefende Auswertung des Fragebogens wurde aus pragmatischen Gründen als nicht sinnvoll angesehen. Die Antworten der Fragebögen, grafisch aufbereitet und nach Gruppendiskussion der Männer und der Frauen getrennt, befinden sich im Anhang der Arbeit.

### Geltungsbereich

Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Gruppendiskussionen beziehen sich auf weibliche und männliche Studierende, die sich in einer ähnlichen Lebenssituation (jung, im Studium und kinderlos) in Berlin befinden. Obwohl diese Gruppe sehr homogen ist, konnten geschlechterspezifische Unterschiede festgestellt werden, sodass eine Übertragbarkeit, dass es unterschiedliche Sicherheitsempfinden bei den Geschlechtern gibt, auf weniger homogene sowie gleich homogene Gruppen wahrscheinlich gewährleistet ist. Es sind dennoch Modifikationen bei anderen Zielgruppen je nach Lebenssituation zu vermuten, da andere Ansprüche hinzukommen bzw. verstärkt werden können oder auch an Bedeutung verlieren. Um genaue zielgruppenübergreifende Aussagen treffen zu können, müsste deswegen eine umfangreichere Stichprobe mit Personen in unterschiedlichen Lebensphasen untersucht werden. Des Weiteren müssen für andere Städte und Regionen als Berlin überprüft werden, inwiefern die vorherrschenden Bedingungen beim Radfahren ähnlich wie in der Hauptstadt sind, denn nur dann ist eine Übertragbarkeit der Ergebnisse möglich.

Im Rahmen der Masterarbeit war eine Forschung mit nur einer kleinen Stichprobe möglich, sodass im Allgemeinen die Ergebnisse mehr einen Anstoß für vertiefende Untersuchungen liefern und intersubjektiv sind, als dem quantitativen Anspruch auf Repräsentativität zu genügen. Trotz des eingeschränkten Gültigkeitsbereichs der Ergebnisse wurden neue Erkenntnisse gewonnen, die Impulse für das Forschungsthema setzen können.

## 4.4 Grundprinzipien und Güte qualitativer Forschung

Die klassischen Gütekriterien der quantitativen Forschung *Objektivität*, *Reliabilität*, *Validität* und *Repräsentativität* sind bei qualitativen Daten kaum anwendbar (vgl. Flick, 2007, 509). Ob es überhaupt objektive Forschung geben kann, ist umstritten, denn in einer Untersuchung sind immer Menschen und somit Subjektivität involviert (vgl. Schirmer, 2009, S. 63). Um Beliebigkeiten bei der qualitativen Forschung jedoch zu verhindern, gibt es andere Grundprinzipien und Maßstäbe, die zu beachten sind.

Zentrale Grundprinzipien der qualitativen Sozialforschung sind die *Offenheit* gegenüber dem Untersuchungsgegenstand, den Personen, den Situationen sowie den zu verwendenden Methoden, die *Flexibilität* und der *kommunikative Charakter* (vgl. Lamnek, 2005, S. 41ff). In der vorliegenden Arbeit wurden trotz vorheriger Literaturrecherche, um den Forschungsgegenstand einzugrenzen, die Gruppendiskussionen durch Reflexion des eigenen Handelns möglichst unvoreingenommen durchgeführt und sinnvolle Anpassungen der Methode vorgenommen. Während der Gruppendiskussionen interagierten nicht nur die Teilnehmenden untereinander, sondern auch mit der Forscherin.

Soziale Phänome sind nie statisch, sondern prozesshaft, da sie von Veränderungen geprägt werden und ständig neu reproduziert werden (vgl. ebd., S. 45). Deshalb ist der *prozesshafte Charakter* von Forschung und Gegenstand bedeutsam, denn es geht darum, *„den Prozess der Konstitution von Wirklichkeit“ (Lamnek, 1995, S, 25)* zu erfassen, zu verstehen und zu erklären, sodass die Welt begreiflich gemacht wird (vgl. Lamnek, 2005, S. 45). Die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Gruppendiskussion führte die Forscherin selbst durch, sodass durch gemeinsam mit den Teilnehmenden ausgehandelte *„Situationsdefinitionen […] die gruppenprozessuale Konstitution von sozialer Wirklichkeit“ (ebd., S. 46)* sichtbar und somit analysierbar gemacht werden konnte (vgl. ebd.).

In den Gruppendiskussionen, in denen die Teilnehmenden eigene Schwerpunkte setzen konnten, wurde eine alltagsnahe Kommunikationssituation geschaffen, sodass die *Naturalistizität* gewahrt wurde (vgl. ebd., S. 51).

Ein Gütemaßstab qualitativer Forschung ist die *Adäquatheit* (Angemessenheit der Fragestellung, der Methoden, der Vorgehensweise usw.). Das heißt, das Forschungshandeln ist angemessen, sinnvoll sowie zielführend und bezieht sich auf die Fragestellung, Methode etc. (vgl. Schirmer, 2009, S. 62). Die Angemessenheit der Forschung der vorliegenden Arbeit wurde stets berücksichtigt. Es wurde auch auf einen inneren, logischen Zusammenhang von Theorie und Empirie geachtet (vgl. ebd., S. 64).

Wie bereits beschrieben, ist eine objektive Sozialforschung nicht möglich. Um Beliebigkeit und Fehler zu vermeiden und Vergleichbarkeiten herstellen zu können, muss das Kriterium der *Intersubjektivität*, also der Nachvollziehbarkeit, angestrebt werden (vgl. ebd., S. 63). Dafür wurden der Forschungsprozess sowie das Handeln der involvierten Personen stets reflektiert.

Darüber hinaus ist die *Explikation*, also die Offenlegung der einzelnen Schritte des Forschungsprozesses, wichtig für die Nachvollziehbarkeit einer Untersuchung (vgl. Lamnek, 1995, S. 48). Im vorliegenden Kapitel *Methodisches Vorgehen* wurde sich bemüht, den Forschungsprozess möglichst transparent darzulegen, und im darauffolgenden Kapitel werden die Ergebnisse wahrheitsgetreu dargestellt.

Im Rahmen der Masterarbeit konnte jedoch der Forschungsgegenstand nicht mit unterschiedlichen Methoden und verschiedenen theoretischen Zugängen untersucht werden, sodass das Kriterium der *Triangulation* nicht erfüllt werden konnte (vgl. Schirmer, 2009, S. 63).

Die anderen Grundprinzipien und Gütemaßstäbe qualitativer Forschung wurden jedoch als Grundhaltung für die vorliegende Arbeit angesehen und befolgt sowie wurde *sorgfältig* und *präzise* gearbeitet (vgl. ebd., S. 64).

## 4.5 Reflexion

Der wichtigste Wertstandard *„Schaden Sie niemandem!“ (Lamnek, 2005, S. 278)* wurde in beiden Gruppendiskussionen berücksichtigt und befolgt. Die Untersuchung barg für die Teilnehmenden weder Gefahren noch Risiken oder Nachteile, sodass keine ethischen Bedenken bezüglich der Forschung bestehen (vgl. ebd.). Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, wurde das Grundprinzip der *Naturalistizität* berücksichtigt, sodass die Aussagen der Teilnehmenden als authentisch anzusehen sind. Das heißt, die wichtigsten Ansprüche, dass authentische und

damit wahre Erkenntnisse gewonnen wurden und dabei niemanden geschadet wurde, sind erfüllt.

Es wurden aber auch kritische Punkte an der Forschung festgestellt, die beim nächsten Forschungsvorhaben auszuräumen bzw. abzuwägen sind. Zum einem erfolgte eine Rekrutierung der Teilnehmenden überwiegend über Verteiler der Technischen Universität, weshalb vor allem die Teilnehmer der Gruppendiskussion der Männer überwiegend an dieser Universität studieren. Eine heterogenere Verteilung der Hochschulen wäre für mögliche diversere Ergebnisse erstrebenswert gewesen. Zum anderen wussten die Teilnehmenden aufgrund der Auswahl der Personen nach festgelegten Kriterien vorab, dass es in der Gruppendiskussion um das Fahrradfahren gehen würde, sodass vermutlich deswegen Sicherheit bezogen auf Mobilität bzw. Verkehr bereits im ersten Teil der Gruppendiskussion, in dem es um allgemeine Sicherheit ging, öfter thematisiert wurde. Da eine andere Auswahl der Teilnehmenden für das Forschungsinteresse der Arbeit nicht in Frage kam, musste die bereits vor der Durchführung vermutete thematische Mischung akzeptiert werden. Es wurde versucht, sie durch die Moderation zu verringern.

Außerdem konnte mit der Methode einer abschließenden Zusammenfassung der Beiträge der Teilnehmenden in der Gruppendiskussion nur bei einzelnen Aspekten ein Gruppenkonsens erkannt werden.

Des Weiteren ist es sinnvoll, erst nach der Auswertung der Daten der Gruppendiskussion den Teilnehmenden einen Fragebogen zukommen zu lassen, damit eine bessere Abstimmung von qualitativer und quantitativer Methode erfolgen kann und um offen gebliebene Fragen zu klären. Jedoch wäre dies mit einem deutlichen Mehraufwand verbunden gewesen und es hätte nicht sichergestellt werden können, dass alle Teilnehmenden den Fragebogen ausfüllen.

Aus Zeitgründen konnte die erste Gruppendiskussion nicht vor der zweiten Gruppendiskussion transkribiert werden, was eine bessere Vergleichbarkeit der Themen ermöglicht hätte, aber auch ein stärkeres Eingreifen der Forscherin mit sich gebracht hätte.

Die genannten Kritikpunkte beeinflussen die Ergebnisse der Gruppendiskussionen, die im nächsten Kapitel vorgestellt werden, jedoch kaum, sodass dennoch für das Forschungsvorhaben wichtige Erkenntnisse gewonnen werden konnten.

# 5 „Das schafft nur Verkehr“ – Ergebnisse der empirischen Untersuchung

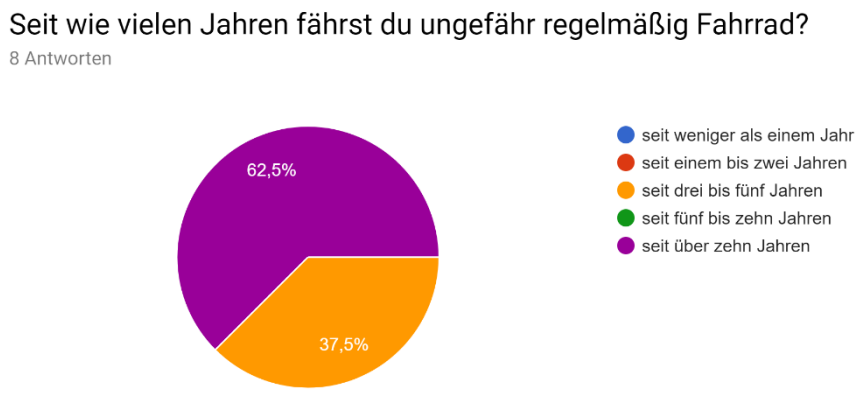
Im fünften Kapitel werden die Ergebnisse der Gruppendiskussionen dargestellt, die für das Forschungsthema *Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse* relevant sind. Zunächst werden allgemeine Angaben zu den Teilnehmenden, die mit dem ergänzenden quantitativen Fragebogen ermittelt wurden, dargelegt, um die Ergebnisse der Gruppendiskussionen besser verstehen und einordnen zu können (Kapitel 5.1). Danach werden die Daten aus den beiden Gruppendiskussionen erörtert und wichtige Aspekte anhand von Zitaten belegt. In Kapitel 5.2 werden die Ergebnisse zur Sicherheit ohne Fahrradbezug beschrieben, gefolgt von Kapitel 5.3 zum Thema subjektive Sicherheit beim Radfahren. Abschließend werden die Forderungen der Teilnehmenden für eine gesteigerte subjektive Sicherheit zusammengetragen (Kapitel 5.4).

## 5.1 Allgemeine Angaben zu den Teilnehmenden

Wie bereits beschrieben, nahmen acht Frauen und neun Männer an den jeweiligen Gruppendiskussionen teil. Zur Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades führten die Frauen an, dass sie überwiegend *täglich bzw. fast täglich* Fahrrad fahren, eine *Person mehrmals bis einmal die Woche*. Bei den Männern ist die Häufigkeit des Fahrradfahrens etwas unterschiedlicher: Über die Hälfte fahren *täglich bzw. fast täglich*, drei Personen *mehrmals bis einmal die Woche* und eine Person *mehrmals im Monat*.

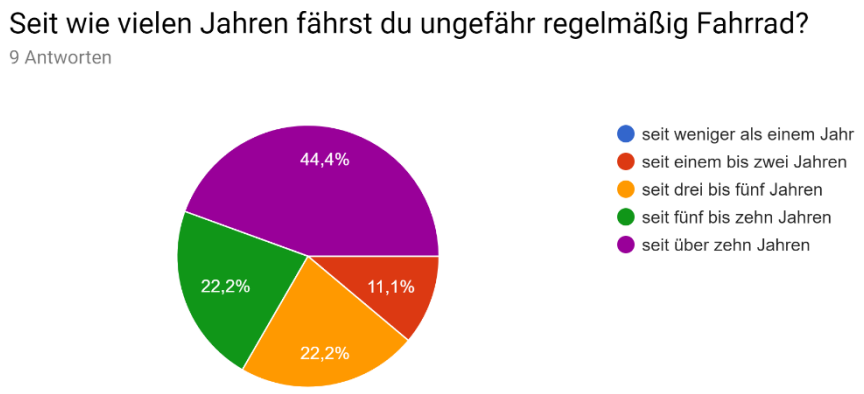
Die Mehrheit der Befragten fährt seit mehr als fünf Jahren Fahrrad, wie den Abbildungen zu entnehmen ist. Nur ein Mann fährt erst *seit einem bis zwei Jahren* Fahrrad.

Abbildung 6: Dauer des regelmäßigen Radfahrens der Frauen




Quelle: Fragebogen zur Gruppendiskussion der Frauen (2018)

Abbildung 7: Dauer des regelmäßigen Radfahrens der Männer




Quelle: Fragebogen zur Gruppendiskussion der Männer (2018)

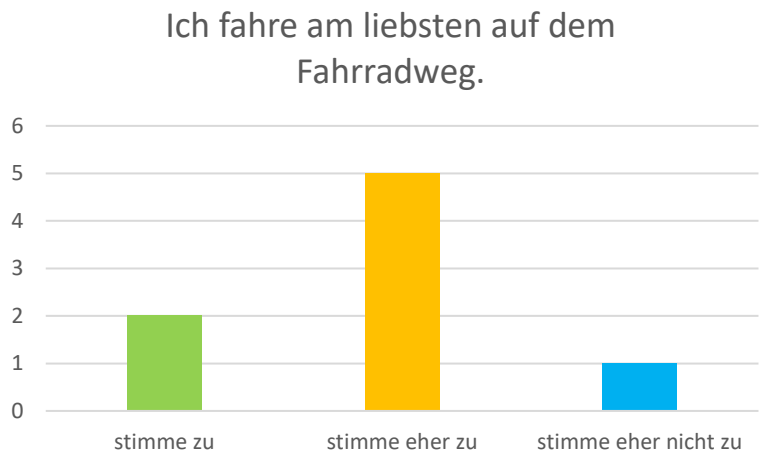
Alle Frauen, die *seit über zehn Jahren* Fahrrad fahren, fahren *täglich bzw. fast täglich*. Aber nicht alle Teilnehmerinnen, die *täglich bzw. fast täglich* fahren, fahren bereits *seit über zehn Jahren*. Bei den Männern ist hingegen keine Korrelation zu erkennen.

In einer Fragen-Matrix mussten die Teilnehmenden verschiedenen Aussagen bewerten: Acht Männer stimmen der Aussage *Ich fahre schneller als der Durchschnitt* zu bzw. eher zu im Vergleich zu sechs Frauen. Nur ein Mann lehnt die Aussage völlig ab.

Alle Frauen geben an *vorausschauend* bzw. *eher vorausschauend* zu fahren. Die Mehrheit der Männer gibt dies auch an, zwei Männer stimmen der Aussage jedoch eher nicht zu. Mehr Männer als Frauen führen an, *offensiv* zu fahren.

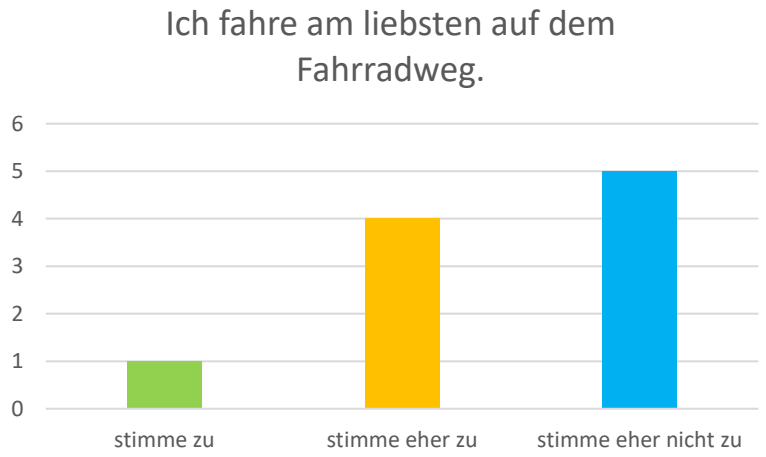
Fast alle Teilnehmerinnen stimmen der These *Ich fahre am liebsten auf dem Fahrradweg* zu oder eher zu. Bei den Teilnehmern ist die Anzahl der Zu- bzw. Eher-Zustimmungen und die Anzahl der Eher-nicht-Zustimmungen ausgeglichen.

Abbildung 8: Bewertung des Fahrens auf dem Fahrradweg der Frauen




Quelle: Fragebogen zur Gruppendiskussion der Frauen (2018)

Abbildung 9: Bewertung des Fahrens auf dem Fahrradweg der Männer

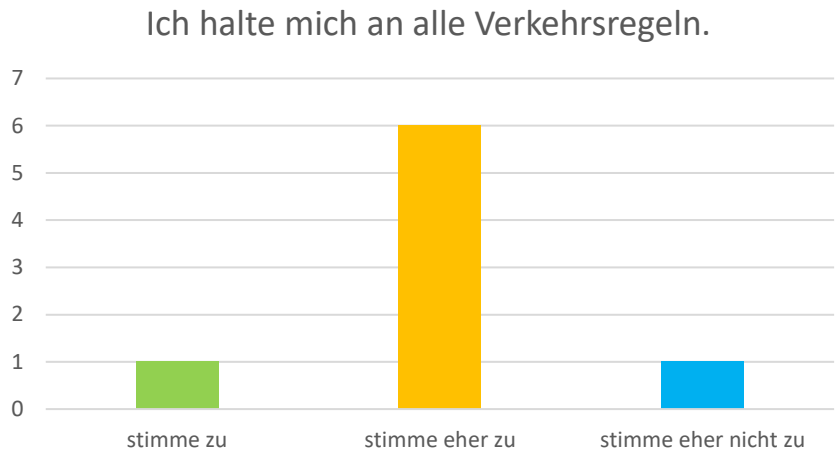



Quelle: Fragebogen zur Gruppendiskussion der Männer (2018)

Die Zustimmungen bzw. Ablehnungen bezogen auf die Aussage *Ich fahre am liebsten auf der Straße* ist bei den Frauen ausgeglichen. Auch bei den Männern ist dies fast der Fall (5 Zustimmungen, 4 Ablehnungen).

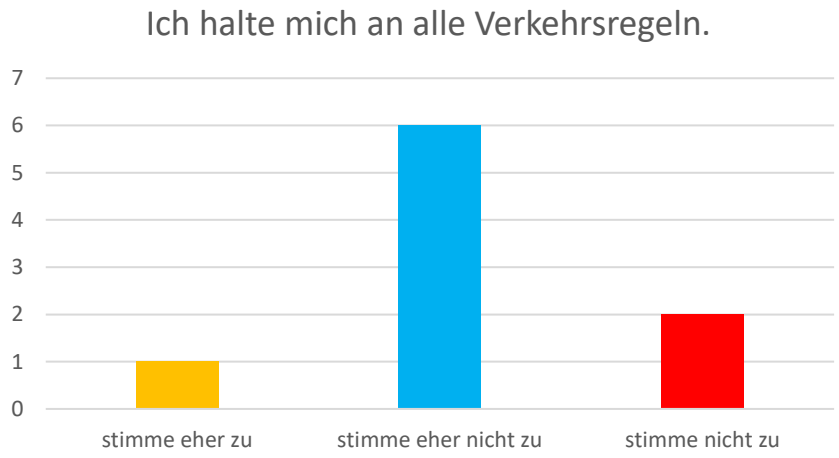
In den folgenden Balkendiagrammen ist zu erkennen, dass sich nach eigenen Angaben die Frauen deutlich mehr an die Verkehrsregeln halten als die Männer. Die meisten Frauen stimmen *Ich halte mich an alle Verkehrsregeln* eher zu, die meisten Männer eher nicht.

Abbildung 10: Einhaltung der Verkehrsregeln der Frauen




Quelle: Fragebogen zur Gruppendiskussion der Frauen (2018)

Abbildung 11: Einhaltung der Verkehrsregeln der Männer




Quelle: Fragebogen zur Gruppendiskussion der Männer (2018)

Die Verteilung der These *Ich fühle mich überwiegend sicher beim Fahrradfahren* ist bei den Männern und Frauen fast gleich: Jeweils eine Person stimmt dem zu, fünf stimmen eher zu und eine Person stimmt dem nicht zu. Bei den Männern gibt darüber hinaus eine Person an, eher nicht zu zustimmen.

Alle Teilnehmende haben einen Führerschein und fahren *seltener als mehrmals im Jahr* bis *einmal bis mehrmals im Monat* Auto.

Es wurde keine Korrelation zwischen der Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades, der Anzahl der Jahre und der Sicherheit festgestellt. Auch keine anderen auffälligen Zusammenhänge zwischen den Aussagen untereinander sind zu erkennen.

## 5.2 Sicherheit ohne Fahrradbezug

Als ersten Themenblock wurde in beiden Gruppendiskussionen allgemeine Sicherheit und nicht speziell auf die Mobilität und den Verkehr bezogene Sicherheit gewählt, damit die allgemeine Auffassung von Sicherheit, mit der auf das Fahrrad bezogenen verglichen werden kann. Deshalb werden die Beiträge zur allgemeinen Sicherheit zunächst gesondert dargestellt und später mit den auf das Fahrrad bezogenen Ergebnissen zusammengeführt.

Im Nachfolgenden werden verschiedene Gesichtspunkte der Sicherheit, die sich nicht explizit auf das Fahrradfahren beziehen, dargestellt. Zunächst wird kurz auf allgemeine Äußerungen zur Sicherheit eingegangen, gefolgt vom Sicherheitsempfinden.

Auf die Fragen, was die Teilnehmenden mit Sicherheit assoziieren, werden verschiedene Aspekte genannt.

> *„Ich finde, Sicherheit im Allgemeinen bedeutet, zu wissen, dass etwas mit einer hohen Wahrscheinlichkeit einen gewissen Verlauf haben wird. […]“ (Person 8, Männer, 06:19)*

Sicherheit hat demnach für die Teilnehmer der Gruppendiskussion etwas mit Gewissheit und Verlässlichkeit zu tun. Die Teilnehmerinnen nennen einen ähnlichen Aspekt und zwar den der Planungssicherheit, der auch von den Männern erwähnt wird. Außerdem wird sowohl in der Gruppendiskussion der Männer als auch in der der Frauen Sicherheit mit der körperlichen Unversehrtheit und ihrem Schutz assoziiert.

Ein Teilnehmer bringt ein, dass *„Sicherheit […] nicht vorhanden“ (Person 2, Männer, 05:37)* sei. Dies wird im Verlauf der Diskussion von den anderen Teilnehmern nachvollzogen und akzeptiert. Bei der Gruppendiskussion der Frauen wird dies nicht aufgeführt.

Das zentrale Thema der Arbeit, das Sicherheitsempfinden, wird in beiden Gruppendiskussionen intensiv diskutiert.

Von den Teilnehmenden beider Diskussionen wird mehrmals angeführt, dass das Sicherheitsgefühl etwas Subjektives sei und von der Person selbst abhänge:

> *„Ich glaube, Sicherheit ist eines der relativsten Gefühle im Menschen, ganz unterschiedlich […], was jeder Einzelne für sicher empfindet und was nicht. […]“ (Person 4, Männer 07:57)*

> *„Ich glaub, das Gefühl, ob ich mich sicher fühle oder nicht, hängt auch total von mir ab. […]“ (Person 6, Frauen, 21:41)*

Trotz der Subjektivität des Sicherheitsempfindens sehen sowohl Männer als auch Frauen gemeinsame Sicherheits- bzw. Unsicherheitsgefühle innerhalb ihrer Gruppendiskussionen.

In der Frauen-Gruppendiskussion wird des Weiteren thematisiert, dass es einen Unterschied zwischen dem Sicherheitsgefühl und der tatsächlichen Sicherheit gebe, die nicht übereinstimmen müssen.

> *„Ich glaub, es gibt da einen Unterschied zwischen Gefühl von Sicherheit und tatsächlicher Sicherheit. […] Zum Beispiel fühlen sich viele Leute viel sicherer, wenn sie Auto fahren als wenn sie Flugzeug fliegen. Aber eigentlich ist Flugzeugfliegen statistisch gesehen ((zustimmende Geräusche)) viel sicherer." (Person 8, Frauen, 06:25)*

Insgesamt wird ein vorhandenes Sicherheitsgefühl in beiden Gruppendiskussionen als etwas Positives bewertet.

> *„Sicherheitsgefühl ist auch ein Wohlgefühl." (Person 4, Männer, 05:27)*

In beiden Gruppendiskussionen wird erläutert, dass man sich keine Gedanken mache, wenn man sicher sei bzw. sich sicher fühle. In unserer Gesellschaft sei es selbstverständlich, sich sicher zu fühlen, sodass Sicherheit nicht wahrgenommen werde, sondern erst wenn diese gemindert oder nicht gegeben sei.

> *„Person 7: Also, ich habe eigentlich nie, dass ich denke, oh, jetzt habe ich aber ein starkes Sicherheitsgefühl. Ich würde eher sagen, dass ich, gerade wenn ich nicht darüber nachdenke, was passieren könnte, […] wenn ich halt an etwas anderes denken kann, dann ist [...] so Sicherheitsgefühl. […]*
> *Person 3: Ist eher nicht die Frage, ob man sich sicher fühlt, sondern die Frage, ich fühle mich gerade unsicher. […] Das kommt bei einem hervor ((Person 7: Ja)). Sicherheit ist, was man permanent haben möchte als Mensch, und wenn man es hat, dann denkt man gar nicht so viel darüber nach, glaub ich, erst wenn die Sicherheit in Gefahr ist. […]" (Männer, 09:33)*

Sicherheitsgefühl im Zusammenhang mit Dunkelheit spielt in der Gruppendiskussion der Frauen eine wichtige Rolle. Alle Teilnehmerinnen fühlen sich bei Dunkelheit unsicherer als bei Helligkeit, insbesondere wenn sie zu Fuß unterwegs seien.

> *„Also, mir kam auch gerade eben sofort in den Sinn Dunkelheit, dunkle Räume in der Stadt, die mir nicht zugänglich sind. […]" (Person 3, Frauen, 07:06)*

Die Teilnehmerinnen denken, dass Dunkelheit für Frauen eine wichtigere Rolle beim Sicherheitsgefühl spiele als für Männer. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Gruppendiskussion der Männer wider, die das Thema weniger häufig ansprechen und weniger die Dunkelheit fürchten.

Männer sowie Frauen benennen, dass vertraute Situationen und bekannte Dinge und Umgebungen das Sicherheitsgefühl steigern im Gegensatz zum Unbekannten.

Der Frage, ob es geschlechterspezifische Unterschiede beim Sicherheitsempfinden gebe, stimmen alle Teilnehmerinnen zu. Frauen fühlen sich angreifbarer und haben vor männlichen Personen mehr Angst als vor weiblichen. Erfahrungen bzw. Erlebnisse, auch wenn sie nicht selbst gemacht wurden, spielen ebenfalls eine Rolle beim Sicherheitsgefühl.

> *„Da spielen einfach ganz andere Aspekte noch eine Rolle, dass man als Frau irgendwie immer denkt, ich bin viel angreifbarer und gerade ein Mann würde mich angreifen, wenn es dunkel ist. Was ein Mann jetzt vielleicht nicht so das Gefühl hat. […]" (Person 7, Frauen, 00:14:22)*

> *„Man hat diese Horrorszenarien im Kopf, […] weil man halt diese Geschichten aus dem Fernsehen kennt oder aus dem Radio und auch wenn es einem noch nie selbst passiert ist, glaube ich, dass man da als Frau mehr Angst hat als Mann." (Person 2, Frauen, 15:02)*

In der Gruppendiskussion der Männer wurde ein unterschiedliches Sicherheitsempfinden von Männern und Frauen kontroverser diskutiert. Geschlechterspezifische Unterschiede wurden mit der Sozialisation und mit einer höheren Risikobereitschaft von männlichen Personen begründet.

> *„Person 4: […] Das hängt auch viel damit zusammen, wie Mädchen und Jungs erzogen werden oder eben sich sozialisieren.*
> *Person 5: […] Jungs sind so ein bisschen rabiater vielleicht irgendwie, ((Person 4: Risikofreudiger)) risikofreudiger. […] Wenn man nachts allein in der Straße läuft, ist natürlich vielleicht nochmal das Sicherheitsempfinden ein ganz anderes, wenn man eine Frau ist als ein Mann. […]" (Männer, 11:25*)

Das vermehrte Unsicherheitsgefühl von Frauen wird in beiden Gruppendiskussionen unter anderem mit einem erhöhten Risiko von sexuellen Übergriffen begründet, weshalb Frauen unbewusst sehr aufmerksam ihre Umgebung wahrnehmen. Außerdem schränken Frauen sich aufgrund von Unsicherheiten ein. Männer nennen dies hingegen nicht.

> *„Man hat total seine Muster, in den man denkt ((zustimmendes Geräusch)) und […] die spulen sich automatisch ab. […] Du guckst nicht auf dein Handy, weil du guckst immer links rechts. […] Ich glaube, dass […] diese Muster bei Frauen ausgeprägter sind und sie Gefahren vielleicht auf jeden Fall anders einschätzen, weil sie auch immer Angst vor sexuellen Übergriffen haben." (Person 6, Frauen, 15:38)*

> *„Und zwar ist bei Frauen einfach die Gefahr eines zum Beispiel sexuellen Übergriffs viel größer als bei einem Mann und ich denke, deswegen ist es schon so, dass man sagen kann, dass vielleicht generell ein subjektives Empfinden unterschiedlich ist, weil die Gefahr in dem Bereich vielleicht doch einfach größer ist." (Person 6, Männer, 18:52)*

## 5.3 Subjektive Sicherheit beim Radfahren

Der Hauptteil beider Gruppendiskussionen bestand darin, über die subjektive Sicherheit beim Radfahren zu diskutieren. Dabei wurde über near misses (Kapitel 5.3.1), Infrastruktur und Verkehrsregeln (Kapitel 5.3.2) sowie über Einflüsse auf das Sicherheitsempfinden (Kapitel 5.3.3) gesprochen. Des Weiteren wurden die Ausstattung sowie Handlungen und Strategien für eine erhöhte subjektive Sicherheit thematisiert, die in den Kapiteln 5.3.4 und 5.3.5 erläutert werden. Der Fokus liegt auf den Faktoren, die von mehreren Personen genannt worden sind.

### 5.3.1 Near Misses

> *„Verkehr […] scheint irgendwie das Aufeinandertreffen einzelner Akteure zu sein, die alle jeweils nochmal einem Zeitregime unterliegen, und das ist dann von sich aus irgendwie schon konfliktthaft, weil sich alle irgendwie einen Raum teilen und den für ganz unterschiedliche Zwecke natürlich meistens der Zweck der Fortbewegungen irgendwie nutzen. […]“ (Person 2, Männer, 01:40:16)*

Ein Mann beschreibt Verkehr an sich als etwas Konflikthaftes, da jeder Verkehrsteilnehmende sein eigenes Ziel in einer bestimmten Zeit verfolge und sich dabei einen Raum mit anderen Verkehrsteilnehmenden teilen muss. Das konflikthafte Potenzial von Verkehr spiegelt sich auch in den Gruppendiskussionen wider und wird nachfolgend anhand der verschiedenen Verkehrsarten Motorisierter Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr betrachtet.

#### Motorisierter Verkehr

In beiden Gruppendiskussionen wird deutlich, dass der Motorisierte Verkehr als am bedrohlichsten gesehen wird und die wahrgenommene Gefahr mit der Größe des Fahrzeuges steigt, da die Chance höher sei, übersehen zu werden sowie die Auswirkungen eines Unfalls schwerwiegender seien.

> *„Person 7: Alles, was motorisiert ist.*
> *Person 2: Umso größer umso gefährlicher […].“ (Männer, 51:10)*

Als Gefahrenquellen werden in beiden Gruppendiskussionen überwiegend Lkws, Busse und Taxen genannt, mit denen man sich häufig eine Busspur teile. Vorfälle mit Taxen, die sehr dicht an einem vorbeifahren, kommen einer Teilnehmerin zufolge am häufigsten vor.

> *„Da haben wir halt eine Busspur, die wir uns teilen, also wir Fahrradfahrer, […] mit Bussen und Taxen. Und ich finde Busse und Taxen und Lkws am gefährlichsten, aber am alltäglichsten vom Gefühl her sind auf jeden Fall die Taxen, dass die mich am ehesten überfahren. Mal eben bisschen nur zu eng dran fahren. Wenn die schon deinen Ellenbogen berühren oder dein Lenker, dann liegst du ja eigentlich fast. ((zustimmende Geräusche)) […]“ (Person 7, Frauen, 42:56)*

Abbiegende Lkws werden ebenfalls als sehr gefährlich wahrgenommen, weil diese Radfahrende leichter übersehen und mehr Platz als Autos benötigen.

> *„In der Vorstellung sind für mich noch so biegende Lkws eigentlich am gefährlichsten. Wenn ich irgendwie an einer Kreuzung stehe oder so und die biegen ab und die haben mich vielleicht übersehen. Dadurch dass sie halt meinen Platz dann einnehmen, anders wie ein Auto, was halt noch an mir vorbeikäme." (Person 6, Männer, 56:18)*

Aber auch Autos werden von allen Teilnehmenden als große Gefahrenquelle eingestuft. Insbesondere Abbiegesituationen, in denen Autofahrende Radfahrende übersehen, werden in beiden Gruppendiskussionen mehrmals angeführt. Oft denken die Radfahrenden, dass die Autofahrenden sie gesehen haben. Letztere fahren dennoch einfach weiter oder sehr knapp an den Radfahrenden vorbei und schneiden diese, weshalb ein absichtliches Handeln vermutet wird. Radfahrende achten dagegen mehr aufeinander.

> *„Bei meinem Sicherheitsempfinden ist es, dass ich am meisten Schiss vor den Autos und also motorisierten Teilnehmern habe. Die anderen Radfahrer, die kann ich irgendwie so ein bisschen einschätzen. […] Man hat nicht so viel Angst, weil man mehr aufeinander achtet. […] Aber Autos, habe ich manchmal das Gefühl, die achten mit Absicht nicht auf die Fahrradfahrer. Gerade wenn die irgendwie abbiegen. […] Die fahren einfach an einen vorbei, wo man denkt, die hätten mich doch eben sehen müssen […] Oder die auf dem Fahrradweg parken, und dann muss man immer drum herumfahren und der hinter einem denkt sich, warum fährt die jetzt vom Fahrradweg runter, […] und fährt dann mit so viel Abstand an einem dann noch vorbei. […]" (Person 7, Frauen, 35:28)*

Die Angst vor Autos kommt zu Stande, *„weil da ist die konkrete Gefahr, dass man überfahren wird […]" (Person 8, Frauen, 36:52)*. Fahrräder können in der Regel nicht so brenzlige Situationen hervorrufen wie Autofahrende.

Von einem tatsächlichen Unfall mit einem Auto wird nur von einer Teilnehmerin berichtet. Sowohl die Männer als auch die Frauen haben aber Unfälle beobachtet, bei denen andere Radfahrende in Autotüren gefahren seien, weshalb sie Angst vor Autotüren haben, die geöffnet werden.

Bei der Gruppendiskussion der Frauen wird mehrmals angesprochen, dass das Verhältnis von Autofahrenden und Radfahrenden in der Vergangenheit schlechter gewesen sei und auch auf der Straße eine Beruhigung zu spüren sei, seitdem das Thema in den Medien präsenter ist.

> *„Vor zwei Jahren fand ich, als wäre Krieg auf den Straßen zwischen Radfahrern und Autofahrern. ((zustimmende Geräusche)). […]" (Person 7, Frauen, 49:34)*

Den Lieferverkehr finden alle Teilnehmenden als störend bis bedrohlich, vor allem weil dieser oft den Weg versperre. Auch Elektro-Fahrzeuge werden aufgrund der nur leisen Fahrgeräusche von den Männern als schwierig eingestuft.

#### Radverkehr

Konflikte mit anderen Radfahrenden kommen nach einer Teilnehmerin zufolge häufiger als mit Autofahrenden vor, werden in beiden Gruppendiskussionen jedoch im Vergleich zu Konflikten mit dem Motorisierten Verkehr viel weniger erwähnt, und das Empfinden der Teilnehmerin widerspricht auch anderen Aussagen aus den Gruppendiskussionen. Die Männer nennen keine Konflikte mit anderen Radfahrenden.

Einige Frauen sehen den Umgang mit den Leihrädern von Touristen als kritisch. Dies sei für die Touristen selbst sowie für die Verkehrsteilnehmenden in der Umgebung gefährlich.

> *„Wenn man eben aus so einer Stadt kommt, wo man nicht Fahrrad fährt, dass man das nicht unbedingt wahrnimmt, dass man auch einfach total gefährdet ist und dass man wirklich nackt ist und dass man wirklich umgefahren werden kann ((zustimmende Geräusche)) und dass man aber auch eine Gefährdung für den Verkehr sein kann." (Person 6, Frauen, 01:37:07)*

#### Fußverkehr

Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden werden ebenfalls deutlich weniger genannt als Konflikte mit dem Motorisierten Verkehr, da jene als die schwächere Partei gegenüber Radfahrenden angesehen werden.

Sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen werden unaufmerksame zu Fuß Gehende kritisiert, die ohne zu schauen, die Radverkehrsanlage betreten.

> *„Also gefährlich Motorisierter, aber nervig teilweise auch eher Fußgänger, […] wenn die irgendwie aus einer Parkgasse darauf springen oder irgendwie von der anderen Seite kommen oder sehr unachtsam sind. […]" (Person 5, Männer, 51:44)*

Eine Teilnehmerin geht genauer auf bestimmte Konfliktsituationen ein: Zum einen schauen Beifahrende, die aus dem Auto steigen, nicht nach Radfahrenden. Zum anderen schildert sie eine Situation, in der es zu einem schmerzhaften Unfall mit einem Fußgänger gekommen sei, der in sie reingelaufen sei.

> *„Alle Leute auf der Beifahrerseite, die gucken niemals, ob Radfahrer sind, weil die gar nicht auf die Idee kommen. Die machen einfach die Tür auf, ohne zu gucken. […] Und die Fußgänger, die über die Straße wollen, die sehen die Bäume, parkende Autos und laufen da einfach rüber, weil die nicht realisieren, dass da noch ein Weg ist, und da ist mir tatsächlich mal einer quer ins Fahrrad reingerannt. Gerade noch so konnte ich mich halten, aber es hat richtig weh getan. ((lachen)) […] Ich hatte voll den Schock, aber auf der Straße ist mir das noch nie passiert. […]" (Person 7, Frauen. 40:26)*

Im Gegensatz zu einem einmaligen Unfall einer Teilnehmerin mit einem Autofahrenden und einer Teilnehmerin mit einem zu Fuß Gehenden berichteten die Männer von mehreren Alleinunfällen, die sie selbst verschuldet haben. Beispielsweise ist ein Mann gegen einen Bordstein gefahren.

### 5.3.2 Infrastruktur und Verkehrsregeln

Das Sicherheitsgefühl hängt den Teilnehmenden zufolge auch mit der Infrastruktur[14] zusammen.

Fast alle Teilnehmende bevorzugen eine Infrastruktur für Radfahrende auf der Straße vor einer neben dem Fußweg, am besten mit einem Schutzstreifen für Radfahrende. Die Männer drücken ihre Präferenz für die Straße noch deutlicher aus. Als Grund wird die bessere Sichtbarkeit auf der Straße angeführt, aber auch die höheren Geschwindigkeiten, die eher auf der Straße gefahren werden können als neben dem Gehweg.

> *„Auf jeden Fall sollte es einen Fahrradweg geben. Ich würde da die Unterscheidung machen, der Fahrradweg auf der Straße, den bevorzuge ich sogar meistens. Wenn er abgetrennt ist, ist er am besten, also mit einem dicken weißen Streifen, weil da kein Auto erstmal in die Quere kommen kann. […]" (Person 3, Männer, 47:17)*

> *„Wenn es um mein Sicherheitsgefühl geht, dann ist das immer höher, weil ich genau weiß, dass ich halt gesehen werde. […] Dann fahr ich lieber immer auf der Straße, auch wenn dort ein Radweg ist. […]" (Person 7, Männer, 41:39)*

Die bessere Sichtbarkeit der Radfahrenden auf der Straße wird auch in der Gruppendiskussion der Frauen thematisiert. Darüber hinaus werden in beiden Gruppendiskussionen die besseren Platzverhältnisse auf der Straße im Vergleich zum Fußweg angemerkt.
In der Männer-Gruppendiskussion wird außerdem die Bodenbeschaffenheit aufgeführt, die auf

[14] Im Anhang befindet sich eine Tabelle mit infrastrukturellen positiv und negativ Beispielen von Berliner Straßen, die die Teilnehmenden in den Gruppendiskussion genannt haben. Für die die Beantwortung der Forschungsfrage, sind diese erhobenen Daten nicht weiter relevant, dennoch geben sie einen Einblick in Best-Practice- und Worst-Practice-Beispiele, woraus eine vertiefende Untersuchung erfolgen kann.

Radverkehrsanlagen neben dem Fußweg meistens schlechter sei als auf der Straße. Für Frauen spielt der Belag ebenfalls eine wichtige Rolle für ihr Sicherheitsempfinden.

Im Allgemeinen stehen die Männer bestehenden Radwegen kritisch gegenüber.

> *„Die Problematik ist auch, ein Radweg heißt nicht automatisch, dass er dann auch gut nutzbar ist. Also, häufig ist halt was aufgemalt, aber das ist dann wirklich nicht entspannt, darauf zu fahren. […]“ (Person 5, Männer, 42:04)*

Als bevorzugte Fahrradinfrastruktur kristallisiert sich in der Gruppendiskussion der Männer die Fahrradstraße heraus. Einige Frauen nennen die Karl-Marx-Straße als eine favorisierte Infrastruktur mit breitem Fahrradweg auf der Straße sowie keinen parkenden Autos daneben. Kopfsteinpflaster wird von allen gemieden. Straßen mit Rechts-vor-Links-Regelung werden Straßen mit vielen Ampeln aufgrund der Schnelligkeit oft vorgezogen. Außerdem werden gerne Grünflächen wie Parks befahren, da das Fahren dort entspannter sei. Jedoch hänge das von der Räumung der Flächen ab und wie voll die Parks seien. Es wird auch von manchen versucht, Hauptstraßen zu vermeiden, und Strecken mit wenig Verkehr werden gewählt.

In beiden Gruppendiskussionen werden Baustellen und die damit einhergehenden Unebenheiten des Belags sowie die unklare Verkehrsführung kritisiert.

> *„Was ich sehr problematisch finde, sind Baustellen. Ich habe häufig auch wechselnde Baustellen auf den Straßen, auf denen ich fahre, und die sind immer mit großen Unebenheiten verbunden und dann muss man da doch mal auf die Straße oder manchmal ist es nicht mal ganz klar, wo genau man jetzt fahren soll. […]“ (Person 8, Männer, 44:36)*

Alle Teilnehmenden sind sich einig, dass sie sich auf deutlich markierten Radverkehrsanlagen sicherer fühlen.

Die Frauen kritisieren die Verkehrsplanung, die nicht die Perspektive der Radfahrenden berücksichtige, sondern nur die der Autofahrenden. Sie finden *„dass eben die Perspektive der Radfahrenden oft nicht so ausreichend berücksichtig wird. […] Das wird immer so bisschen Auto und Fahrrad gleich geplant, […] dass die Perspektive halt nicht richtig eingenommen wird, sondern es wird von außen irgendwie dem Fahrrad so aufgedrückt ohne tatsächlich für das Fahrrad zu planen.“ (Person 5, Frauen, 01:26:09)*

Darüber hinaus fehle eine Priorisierung des Radverkehrs.

> *„Manchmal fehlt die Priorisierung der Fahrräder und sie werden nicht behandelt wie die Autos. […]“ (Person 3, Frauen, 01:14:13)*

Neben dem mangelnden Perspektivwechsel der Planer und der fehlenden Priorisierung werden sowohl von Frauen als auch von Männern die Unübersichtlichkeit und Uneinheitlichkeit

der Fahrradinfrastruktur bemängelt, wodurch die Radfahrenden teilweise nicht wissen, welche Verkehrsregeln gelten.

Das Thema Recht und Regeln scheint den Frauen wichtiger zu sein, da dies bei ihnen deutlich öfter zur Sprache kommt. In Berlin werde sich, den Teilnehmenden zufolge, oft nicht an die Straßenverkehrsordnung gehalten.

> *„Man beobachtet in Berlin sehr viele Fahrradfahrer, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten und deswegen auch in gefährliche Situationen geraten, zum Beispiel bei Rot über die Ampel fahren oder vom Fahrradweg auf den Fußweg wieder auf den Fahrradweg […]" (Person 8, Frauen, 31:52)*

> *„Ich glaub, wir sind uns alle einig, dass wir größtenteils regelmäßig die StVO missachten." (Person 4, Männer, 01:34:01)*

Die Männer berichten häufiger von eigenen Verstößen, insbesondere von der Missachtung roter Ampeln, was die Frauen nicht erwähnen.

### 5.3.3 Einflüsse auf die subjektive Sicherheit

Es wurden verschiedene Aspekte erörtert, die Einfluss auf das Sicherheitsgefühl haben.

Die Erfahrung ist für das Sicherheitsgefühl wichtig. Wer negative Erfahrungen beim Radfahren gemacht habe, fühle sich unsicherer und fahre in der Regel zumindest für einen Zeitraum vorsichtiger. Auch Erzählungen von Bekannten oder Berichte aus den Medien können die subjektive Sicherheit und das Handeln beeinflussen. Negative Erfahrungen können den Männern zufolge auch als positiv bewertet werden, da sie die Gefahr, die beim Radfahren bestehe, ins Bewusstsein rufe.

> *„Manchmal habe ich das schon, dass ich da so denke, ah ja Mensch, du bist ja nicht ganz so, ganz so unverletzlich, war vielleicht gar nicht so schlecht, dass was passiert ist." (Person 7, Männer,16:25)*

Wer keine negativen Erfahrungen gemacht hat, fühle sich auch nicht unsicher. Dies kommt nur bei den Männern zur Sprache, bei den Frauen hingegen nicht.

> *„Ich fühle mich auf jeden Fall deshalb sehr sicher, weil ich einfach kaum gegenteilige Erfahrung gemacht habe. Das kommt ganz stark darauf an. […]" (Person 7, Männer, 13:58)*

In beiden Gruppendiskussionen wird angesprochen, dass mit wachsender Erfahrung als Rad fahrende Person, das Sicherheitsempfinden größer werde.

> *„Umso mehr man die Situationen kennt, umso sicherer fühlt man sich natürlich dann auch und kann abschätzen, wie man sich verhalten muss in welcher Situation." (Person 7, Frauen, 01:29:43)*

Viele der Frauen berichten, dass sie, als sie begonnen haben im Alltag mit dem Fahrrad in Berlin zu fahren, Angst hatten. Insbesondere Personen, die nicht aus Berlin stammen, mussten sich überwinden, überhaupt auf das Rad zu steigen. Als Begründung wird von einer Person die Größe Berlins genannt, von anderen die ungewohnte Situation.

> *„Als ich dann mehr angefangen habe, tatsächlich auch im Alltag mit dem Rad zu fahren, da habe ich mich auch häufig sehr unsicher gefühlt, […] weil es einfach eine Situation ist, die man noch nicht kennt. […]" (Person 7, Frauen, 48:38)*

An das Radfahren in Berlin[15] mussten sich einige Teilnehmerinnen erst gewöhnen. Mit der Zeit seien sie aber sicherer geworden.

Sichtbeziehungen sind für das Sicherheitsempfinden wichtig, um einen Überblick über die Situation zu haben. Die Sichtbeziehungen hängen von der Bebauung, der Beleuchtung und der Größe von Fahrzeugen ab.

> *„Ich find so Sichtbeziehungen ganz wichtig. Wenn man jetzt in einem Raum ist, dass man eine Übersicht hat, wer befindet sich eigentlich da drin, dass es zum Beispiel gut ausgeleuchtet ist oder also nicht vernischt und verwinkelt. Ich find es aber auch beim Fahrradfahren ganz gut, wenn man über den geparkten Autos so rübergucken kann. ((allgemeine Zustimmung)) Was dann schwierig ist, wenn da Lkws stehen, dann fühlt man sich wieder unsicher. Oder wenn da irgendwie das so bebaut ist, dass man irgendwie nicht schon vorher um die Ecke gucken kann oder solche Sachen, dann ist es wieder unsicher. Man muss irgendwie Übersicht über die Situation haben." (Person 7, Frauen, 19:14)*

Dass das Alter das Sicherheitsempfinden beeinflusst, wird nur in der Gruppendiskussion der Männer erörtert. Mehrere Männer gehen darauf ein, dass sie beim Fahrradfahren mit zunehmendem Alter vorsichtiger geworden seien.

> *„Wenn man dann Postpubertäres ablegt, auch so ein bisschen mehr milde im Straßenverkehr [wird] und die eigene Risikofreudigkeit führen kann. […]" (Person 4, Männer, 17:38)*

Das Thema Musikhören beim Radfahren wird in beiden Gruppendiskussionen (bei den Frauen ohne Impuls der Forscherin) ausführlich diskutiert. Die Teilnehmenden fühlen sich unsicherer,

[15] Als Eisbrecher wurden die Teilnehmenden in beiden Gruppendiskussionen gebeten, den Satz *„Fahrradfahren in Berlin bedeutete für mich …"* zu vervollständigen. Dabei nannten die Teilnehmenden deutlich mehr positive Assoziationen als negative. Am häufigsten wurde *Freiheit* genannt. Eine Tabelle mit den weiteren Begriffen und der Häufigkeit der Nennung befindet sich im Anhang.

wenn sie Musik hören, denn die akustische Umweltwahrnehmung sei für das Sicherheitsgefühl wichtig. Dennoch hören einige Teilnehmende Musik beim Fahren.

> *„Ich finde auch das Akustische sehr wichtig. […] Wenn man so eingekapselt ist und die Umwelt nicht akustisch wahrnehmen kann, stört mich das." (Person 4, Frauen, 19:33)*

Weitere Aspekte, die in beiden Gruppendiskussionen in Bezug auf das Sicherheitsgefühl mehrfach diskutiert werden, betreffen die Witterungsverhältnisse sowie die Jahreszeiten. Auch die mangelnde Räumung der Radverkehrsanlagen spiele eine wichtige Rolle. Bei den Frauen kommt das Thema öfter zur Sprache als bei den Männern.

> *„Gerade dieser Wetter-Aspekt. […] Ich find den sehr, sehr, sehr wichtig beim Radfahren. Gerade Regen, Schnee, nicht geräumte Straßen, ((zustimmende Geräusche)) Blätter." (Person 3, Frauen, 54:57)*

In der Gruppendiskussion der Männer wird erörtert, dass es einen Unterschied zwischen nervigen und gefährlichen Situationen gebe. Rücksichtslose Verkehrsteilnehmende seien nervig, Verkehrsteilnehmende, die unsicher sind und diese mit Aggressivität und Schnelligkeit kompensieren, seien gefährlich. Die Rücksichtslosigkeit wird insbesondere an Autofahrenden kritisiert.

> *„Person 9: Ich find nicht unbedingt immer, dass es die unsichersten sind, die am gefährlichsten sind. Weil klar, da ärgert man sich tierisch darüber, aber das sind oft auch nicht die, die super schnell unterwegs sind, sondern die sind in ihrer Unsicherheit immer schon irgendwie entweder am Stehen oder am langsam Fahren oder so, was den Unfall nicht immer vermeidet. Aber was ich immer richtig unangenehm finde, die so eine Unsicherheit dann irgendwie mit Aggressivität oder Schnelligkeit ausgleichen. ((zustimmende Geräusche)) […]*
> *Person 3: […] Verkehrsteilnehmer, die rücksichtslos sind, die keine Rücksicht nehmen und noch unaufmerksam. Das ist das Nervigste." (Männer, 53:53)*

Die Mehrheit der Teilnehmenden findet kritische Verkehrssituationen überwiegend nervig oder hat Respekt vor der Situation, aber sie haben nicht ständig Angst. Man gewöhne sich an solche Situationen und sie werden mit der Zeit als normal angesehen. Manche Männer berichten, die Gefährlichkeit einer Situation auch erst hinterher wahrzunehmen.

> *„Also, was du am Anfang gesagt hast, dass es einfach irgendwie normal geworden ist, dass man weiß, solche Situationen kommen vor und man muss sich darauf einstellen. Das ist bei mir auch so. […] Wenn ich Angst davor hätte, würde ich, glaube ich, nicht auf das Fahrrad steigen ((zustimmende Geräusche)) […] eher ein bisschen nervig. […]" (Person 8, Frauen, 46:59)*

Insgesamt wird Fahrradfahren aber von einer männlichen Person als riskant bewertet und er fühle sich nie sicher. Der Einfluss der Verkehrsdichte auf das Sicherheitsgefühl wird in den Gruppendiskussionen mehrmals angesprochen.

> *„Fahrradfahren hat meistens Rauschartiges. Ich fühl mich nie wirklich sicher. Es variiert zwischen verschiedenen Faktoren, sei es Rushhour, also Verkehrsdichte, Helligkeit, Wetter, aber es ist immer riskant." (Person 2, Männer, 50:27)*

Auch eine Frau berichtet, dass sie beim Radfahren ständig Angst habe.

> *„Ich habe richtig Angst. Jeden Morgen komme ich in der Uni an und habe das Gefühl, ich lebe ja noch. Ich bin eigentlich immer überrascht." (Person 6, Frauen, 51:13)*

Speziell zu geschlechterspezifischen Unterschieden des Sicherheitsempfindens beim Radfahren äußern sich nur die Männer. Dies wird kontrovers diskutiert. Einerseits wird angeführt, dass Frauen sicherheitsbedachter seien und Männer risikofreudiger. Andere Teilnehmer sehen keine geschlechterspezifischen Gründe für ein unterschiedliches Sicherheitsempfinden beim Radfahren, sondern nennen Erfahrungen und Routinen als mögliche Gründe für unterschiedliche Empfindungen.

> *„Person 3: Ich würde das auch so einschätzen, dass Frauen tendenziell mehr Sicherheit verlangen oder dass sie sich unsicherer fühlen auch aufgrund der Risikoaversion[16] von Männern. […] Ich würde jetzt einfach mal behaupten, dass Männer, die viel Fahrrad fahren, dann auch wirklich ein bisschen geübter sind und sich dadurch sicher fühlen. […]*
> *Person 7: […] Ich denke, es kommt ganz darauf an, was die Leute für Erfahrungen gemacht haben und was ihre Routinen sind. […] Vielleicht gibt es verschiedene gesellschaftliche Zuschreibungen darauf, aber ich glaube, dass das subjektive Empfinden schon ähnlich ist. Aber es kann natürlich sein, dass es verschiedene Gründe gibt, dass sich Frauen vielleicht nicht ganz so oft auf das Rad setzen wie Männer. […]" (Männer, 15:32)*

Die Erfahrung mehrerer Männer bestätige, dass Frauen seltener und vorsichtiger fahren.

Die erhöhte Gefahr von sexuellen Übergriffen bei Frauen, die beim allgemeinen Sicherheitsempfinden bereits aufgeführt worden ist, spiele beim Radfahren eine geringere Rolle, weil die körperliche Stärke beim Fahrradfahren weniger relevant sei.

[16] Aus dem Verlauf der Gruppendiskussion geht hervor, dass Person 3 der Männer das Wort Risikoaversion falsch verwendet. Kontextuell ist zu erschließen, dass er Männer als risikofreudiger und nicht risikoscheuer einstuft.

> *„Dass beim Fahrradfahren genau die Unterschiede deutlich weniger ins Gewicht fallen, als wenn ich […] zu Fuß unterwegs bin, wo die körperliche Stärke der jeweiligen Person deutlich wichtiger ist oder wichtiger sein kann. […] Beim Fahrradfahren da ist relativ egal, wie stark die Person ist, die Fahrrad fährt. Wenn die vom Auto überfahren wird, [wird] sie vom Auto überfahren. […]" (Person 8, Männer, 19:45)*

### 5.3.4 Ausstattung für eine erhöhte subjektive Sicherheit

In beiden Gruppendiskussion werden eine gute Ausstattung und funktionierendes Material für die Steigerung der Sicherheit und des Sicherheitsgefühl intensiv diskutiert. Im Nachfolgenden werden die angesprochenen Aspekte vorgestellt. Neben der Fahrradausrüstung wurde auch andere Ausstattung genannt, die die Sicherheit verbessern kann.

In beiden Gruppendiskussionen ist Licht ein wichtiger Aspekt in Bezug auf Sicherheit und vermittelt ein Sicherheitsgefühl, da man von anderen Verkehrsteilnehmenden mit Licht besser gesehen werde. Ohne Licht im Dunklen fühlen sich die Teilnehmenden unsicher. Einige Männer berichten, dass es ihnen früher nicht so wichtig war, mit Licht zu fahren.

> *„Eigentlich fahren alle mit Licht. […] Früher habe ich darauf nicht so einen Wert gelegt, aber wenn man älter wird und mehr Erfahrung hat, merkt man einfach, mit Licht erhöht [sich] die Sicherheit auf jeden Fall." (Person 3, Männer, 36:17)*

Sowohl die Frauen als auch die Männer achten darauf, dass das Licht funktioniert. Wenn es kaputt sei, berichteten einige Männer, fahren sie trotzdem.

Zusätzliche Reflektoren an der Kleidung sowie am Fahrrad werden von beiden Gruppendiskussionen als sinnvoll für die eigene Sichtbarkeit und das Sicherheitsgefühl erachtet, jedoch bisher nur von zwei Frauen verwendet. Die eine trägt eine Warnweste, seitdem sie einen Unfall hatte. Eine Person gibt an, dass sie das Tragen einer Warnweste erst aus Berlin kenne und dass es in der Stadt normal bzw. cool sei.

> *„Mir ist es erst in Berlin aufgefallen, dass alle Leute diese Warnwesten tragen. Das kannte ich vorher überhaupt nicht. […] Da sieht es auch so etwas etablierter [aus], dass man nicht der super Nerd ist, sondern dass es einfach hier voll normal ist und cool auch irgendwie. […]" (Person 1, Frauen, 01:05:48)*

Auch helle Kleidung wird in beiden Gruppendiskussion für eine Erhöhung der Sichtbarkeit erwähnt. Es liege in der eigenen Verantwortung für seine Sichtbarkeit zu sorgen.

Alle Teilnehmenden finden, dass ein Helm die Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl erhöht. Gründe sich einen Helm zu kaufen, sind bei den Frauen häufiges Fahrradfahren und

Berichte von Unfällen. Eine Teilnehmerin vergleicht das Tragen eines Helmes mit einer Impfung.

> *„Ich denke da eher pragmatisch. Wenn mir dann was am Kopf passiert, könnte ich dran sterben und das ist wie eine Impfung gegen eine tödliche Krankheit. […]“ (Person 8, Frauen, 01:00:17)*

Dennoch ist die Helmtragequote unter den Teilnehmenden in den Gruppendiskussionen nicht sehr hoch. Die meisten Männer tragen in der Regel keinen Helm. Wenn ein Helm kaputt geht oder er als nicht mehr schön empfunden wird, wird er nicht sofort ersetzt, sondern es wird erst wieder eine Weile ohne Helm gefahren. Die Männer bemängeln den hohen Preis von qualitativ guten Helmen.

Es wird von einer weiblichen Person angebracht, dass sie durch das gesteigerte Sicherheitsgefühl wegen des Helms, nun noch schneller Fahrrad fahre.

> *„Mir bringt dieser Helm ziemlich viel Sicherheit oder also so ein Empfinden und dadurch fahre ich halt irgendwie schneller und ich glaube, das ist gar nicht so gut in letzter Konsequenz.“ (Person 4, Frauen, 59:53)*

In der Gruppendiskussion der Frauen wird intensiv über das Klingeln bzw. sich mit anderen Geräuschen wie einer quietschenden Bremse bemerkbar zu machen diskutiert.

> *„Ich klingel einfach jeden an. […] Gar nicht, um zu sagen, geh aus dem Weg, sondern einfach so, hey hast du mich gesehen. Und was ich noch habe, meine Bremse quietscht unglaublich. […] Wenn ich schon sehe, der läuft mir jetzt über den Weg, dann muss ich bloß so ein bisschen bremsen. Ich habe gar keine Vollbremsung gemacht, aber die Leute denken, ich habe eine Vollbremsung gemacht und die erschrecken sich einfach so dermaßen. […]“ (Person 7, Frauen, 01:01:25)*

Die Taktik bekommt allgemeine Zustimmung, doch trauen sich einige Frauen nicht zu klingeln, da sie denken, dass sie andere Verkehrsteilnehmende damit stören. Bei den Männern wird das Klingeln im Zusammenhang mit zu Fuß Gehenden, die im Weg seien, erwähnt.

Neben der klassischen Ausstattung wird in der Gruppendiskussion der Frauen mehrmals auf die Möglichkeit, mit dem Semesterticket das Fahrrad mitnehmen zu können, eingegangen, was ihnen ein Sicherheitsgefühl vermittle, *„weil ich finde, ((zustimmende Geräusche)) dass das total was ausmacht, ob ich eben die Chance habe, noch heil nach Haus zu kommen. […]“ (Person 6, Frauen, 01:26:53)* Die Frauen geben an, dass man durch das Ticket stressigen und gefährlichen Verkehrssituationen entkommen könne, gegen die Witterung geschützt sei oder beispielsweise bei einem Kettenriss das Fahrrad mit in die Bahn nehmen könne.

Ein Gegenstand, der das Sicherheitsgefühl bei den Frauen stärkt, ist das Smartphone, da es bei der Orientierung helfe und im Notfall Hilfe gerufen werden könne. Mit Apps können präferierte Wege wie Strecken ohne Kopfsteinpflaster oder wenig Hauptstraßen ermittelt werden. Die Männer sprechen das Smartphone gar nicht an.

> *„Ich glaube, dass man so mit seinem Smartphone in der Hand sich unterbewusst viel sicherer fühlt, weil man es einfach rausholen kann und gucken kann, wo bin ich, wo muss ich hin, wie komme ich von hier weg, kann ich jemanden anrufen, wenn was ist. Ich habe einen Unfall oder meine Kette springt raus oder jemand Doofes greift mich an. […] Ich kann sofort irgendwie in Kontakt treten mit allem Möglichen um mich herum." (Person 3, Frauen, 23:09)*

### 5.3.5 Handlungen und Strategien für eine erhöhte subjektive Sicherheit

Aus den Daten konnten Handlungen und Strategien ermittelt werden, nach denen die Teilnehmenden agierten, um mit Unsicherheiten umzugehen und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Als Strategie für eine gesteigerte subjektive Sicherheit wird genannt, dass man *„als aufmerksamer Verkehrsteilnehmer agiert. Nach dem Motto sehen und gesehen werden, also durch Licht oder halt auch durch Verkehrsbeobachtung, sich immer umguckt, wenn man irgendwie irgendwas vorhat, und es auch kenntlich macht, was man machen wird. […]" (Person 1, Männer, 01:40:59).* Das heißt, die eigene Aufmerksamkeit ist für die Sicherheit wichtig.

Im Umgang mit möglichen Gefahrensituationen wird häufig von Männern und Frauen genannt, dass man sich an die Situation anpassen müsse und nicht auf sein Recht wie Vorfahrt beharren dürfe. Auch das Tempo wird an die Verkehrssituation angepasst.

> *„Es [ist] manchmal klüger, auf seine Rechte zu verzichten, um irgendwie die Sicherheit zu gewährleisten. […]" (Person 5, Männer, 01:37:53)*

> *„Konsequenzen, die ich ziehe, ist, das Tempo rauszunehmen bei Stellen, wo ich weiß, da ist viel Verkehr, da kann jetzt jemand auf die Straße springen. […]" (Person 3, Männer, 01:09:41)*

Wie bereits erwähnt, ist auch die Vertrautheit für das Sicherheitsgefühl von Männern und Frauen ein bedeutender Aspekt. Bezogen auf das Fahrrad heißt das, dass von den meisten Teilnehmenden vertraute Routen bevorzugt werden, da man die Gefahrenquellen auf bekannten Strecken kenne.

> *„Also ich fahr häufig gerne dieselben Strecken, die ich kenne und weiß, welche Gefahrensituationen quasi auf einen warten könnten. Auch wenn es sich anbietet, mit dem Fahrrad viele andere Strecken zu fahren, um irgendwie mehr von der Stadt zu entdecken, […] aber das ist mir dann lieber irgendwie, die Verhältnisse zu kennen. […] Das Sicherheitsgefühl steht dann an erster Stelle." (Person 5, Männer, 01:07:38)*

Die Dunkelheit hat insbesondere für Frauen, wie bereits im Kapitel 5.2 erläutert wurde, einen großen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden. Beim Fahrradfahren wird die Dunkelheit unterschiedlich bedrohlich von den Frauen wahrgenommen. Eine Person würde auch mit dem Rad keine unbeleuchteten Gebiete wie Parks passieren. Andere würden dies machen, um Umwege zu vermeiden oder weil sie mit dem Fahrrad vor Bedrohungen wegfahren könnten und nicht so angreifbar wie als Fußgängerin seien.

> *„Es kommt auch darauf an, wie viel Umweg man sonst fahren muss. ((heftige allgemeine Zustimmung)) […] Wenn es nur so ein kleines Stück ist und man denkt sich, komm, Augen zu, eine Minute oder eine Viertelstunde außen herumfahren. […] Laufen würde man auch nie machen.“ (Person 1, Frauen, 11:23)*

> *„Auf dem Fahrrad denk ich mir immer so, ach, ich bin so schnell, da kann mir eh nichts passieren. ((zustimmende Geräusche von sehr vielen Personen))“ (Person 5, Frauen, 10:39)*

Für die Männer ist das Thema hingegen weniger relevant. Es wird aber auch genannt, dass man mit dem Fahrrad besser flüchten könne als zu Fuß.

Es wurde schon beschrieben, dass sich die Teilnehmenden beim Musikhören und Radfahren unsicher fühlen. Deshalb fährt ein Großteil der Radfahrenden ohne Musik. Einige fahren nur mit einem Kopfhörer im Ohr bzw. angepasster Lautstärke. Außerdem spiele der Fahrstil eine Rolle. Bei niedrigen Geschwindigkeiten könne man, einigen Teilnehmenden zufolge, Musik hören, ohne dass die Konzentration und damit das Sicherheitsempfinden gemindert wird. Ein Mann gibt an, dass er versucht die geminderte akustische Wahrnehmung durch eine erhöhte visuelle Aufmerksamkeit zu kompensieren.

> *„Ich hör […] meistens Musik. […] Ich denke, ich bin mir dessen bewusst, dass ich nicht jetzt komplett höre und dadurch dann mit den Augen, weil versuche aufmerksamer zu sein. Aber das ist auch nur, was ich mir selber erzähle. […]“ (Person 8, Männer, 01:15:05)*

In der Gruppendiskussion der Frauen spricht eine Frau an, dass es wichtig sei, einen Führerschein zu haben, um die Autofahrenden besser verstehen zu können, sich in deren Lage hineinversetzen zu können und so Gefahrensituationen besser identifizieren zu können. Dies trifft auf viel Zustimmung.

> *„Ich glaube, es hängt auch immer viel davon ab, ob man Autofahrer ist oder nicht. Wenn man Autofahrerin oder Autofahrer ist, dann kann man viel besser einschätzen, was Gefahrenquellen sein könnten.“ (Person 3, Frauen, 29:08)*

Es wird auch versucht, sich in andere Verkehrsteilnehmende bzw. Verkehrssituationen hineinzuversetzen. Jedoch wird in beiden Gruppendiskussionen berichtet, dass es oft schwierig sei,

Verständnis gegenüber den anderen Fortbewegungsarten aufzubringen, egal wie man unterwegs sei.

> *„Ich finde, das ist überhaupt das Dilemma im Straßenverkehr. Egal ob ich als Passant, als Radfahrer oder Autofahrer unterwegs bin, es nerven mich immer die jeweils anderen beiden. ((zustimmende Geräusche)) […]" (Person 4, Männer, 55:56)*

Sowohl die Männer als auch die Frauen nennen als Strategie, um sich vor knappen Überholmanövern des Motorisierten Verkehrs zu schützen, dass sie eine zentrale Position auf der Fahrbahn einnehmen. Auch zu parkenden Autos werde ein möglichst großer Abstand gehalten, um sich vor öffnenden Türen zu schützen. Diese Strategien werden von einem Großteil der Teilnehmenden praktiziert.

> *„Ich fahre an Straßen, wo es keinen Fahrradweg gibt, nicht ganz an der Seite ((zustimmende Geräusche)) oder bei den parkenden Autos. […] Damit die Leute erstmal wirklich die Spur wechseln müssen, um mich zu überholen, und mich besser sehen und ich irgendwie die Tür nicht abkriege. Ich halte auf jeden Fall immer viel Abstand zu parkenden Autos. ((zustimmende Geräusche)) […]" (Person 7, Frauen, 01:07:28)*

Insbesondere in der Gruppendiskussion der Männer wird der primären Position eine zentrale Bedeutung eingeräumt und sie kommt häufig zur Sprache.

> *„Ich fahr in der Mitte. Der hinter mir soll wissen, dass er da nicht vorbeikommt. […]" (Person 3, Männer, 01:11:53)*

Auch der Schulterblick sei ein wichtiges Instrument, um sich sicher fortzubewegen, *„weil es mir einfach Sicherheit gibt, wenn ich weiß, da ist jemand hinter mir, jetzt muss ich aufpassen oder da ist eben niemand und ich kann ganz ungestört abbiegen" (Person 2, Frauen, 01:03:58)*. Dies wird insbesondere in der Großstadt Berlin häufig gemacht. Die Männer nennen darüber hinaus, dass es wichtig sei, Blickkontakt mit dem Motorisierten Verkehr herzustellen. Auch auf den Fußweg ausweichen und Sicherheitsabstand werden als Strategien für eine erhöhte Sicherheit genannt.

In der Gruppendiskussion der Frauen wird deutlich häufiger das Thema Zeit angesprochen. Der Mehrheit der Frauen ist die Zeiteffektivität wichtiger als ihr Sicherheitsgefühl. Zum Beispiel fahren sie, wie zuvor beschrieben, durch dunkle Parks, wenn der Weg deutlich schneller ist, sie wählen Hauptstraßen statt Nebenstraßen oder die Straße statt des Fahrradweges. In der Gruppendiskussion der Männer wird nicht explizit darauf eingegangen, wann das Sicherheitsgefühl der Zeiteffektivität untergeordnet wird. Die Straße, auf der schneller gefahren werden kann, wird jedoch oft dem Fahrradweg neben dem Fußweg vorgezogen. Mehrfach kommt

jedoch auch zur Sprache, dass *„man die Zeit nicht ganz so wichtig nimmt und lieber sicher ankommt, anstatt sein eigenes Verkehrsempfinden durchzusetzen." (Person 5, Männer, 01:37:53)*

Auf gefährliche Situationen, die den Teilnehmern zufolge vom Motorisierten Verkehr ausgelöst werden, reagieren viele Männer anstatt ängstlich aggressiv, was sie sonst nicht von sich gewöhnt seien, indem sie sich lautstark wörtlich Ausdruck verschaffen, aber auch mit Gesten.

> *„Person 7: […] Ich werde in solchen Situationen unglaublich schnell, unglaublich ungewohnt aggressiv.*
> *Person 4: ((lachen)) Das schafft nur Verkehr.*
> *Person 7: Ja, also ich bin auch selbst davon überrascht manchmal, wenn ich mit anderen Leuten zum Beispiel auch Fahrrad fahre und dann sind auch die Leute davon bestürzt. […]*
> *Person 4: Dis kenn ich aber total. […] Wo man wirklich mal flucht und ((Person 7: Ja)) sofort an die Decke gehen könnte. Das passiert mir sonst gar nicht.*
> *Person 7: […] Wie so eine Art Metamorphose. […] Da bin ich auch echt kein gutes Vorbild. Ich versuche dann sowohl die Leute zu belehren, poche auf meinen Vorteil, aber scheiß an anderen Stellen übelst auf die Straßenverkehrsordnung, schreie, zeige den Finger und so. Ich fühle mich da sehr unkontrolliert, auch meinen eigenen Emotionen gegenüber.*
> *Person 5: Das kenn ich auch, […] dass man dann auch irgendwie noch raufhaut oder so und danach denkt, wie kam das denn? […]*
> *Person 4: Oder die Gefühle, den Spiegel abtreten zu wollen. ((lachen)) ((Person 5: Ja))" (Männer, 29:45)*

In der Gruppendiskussion der Frauen wird hingegen von keinem aggressiven Handeln berichtet.

Eine andere Reaktion ist den Männern zufolge Belehren, also dass sie die anderen Verkehrsteilnehmende freundlich darauf aufmerksam machen, was sie gerade falsch gemacht haben. Die pädagogische Funktion helfe, die aggressiven Gefühle abzubauen und vermittle ein gutes Gefühl, da man gehört worden sei.

> *„Manchmal mach ich das. Da spreche ich die Leute an, aber auch eher ruhig und […], wo ich sehe, hey, wenn ich dem das jetzt sage, könnte er das vielleicht beim nächsten Mal besser machen. Dann sag ich das auch gerne mal und wünsch den auch noch einen schönen Tag. […]" (Person 3, Männer, 32:59)*

Wie schon beschrieben halten sich auch die Teilnehmer nicht immer an die Verkehrsregeln. Ein Mann begründet seine Rotlicht-Verstöße damit, dass er es sicherer finde, vor dem Autoverkehr eine Kreuzung zu befahren.

> *„Manchmal empfinde ich es wirklich als sicherer, zu fahren, wenn die […] Autos noch nicht grün haben. ((zustimmende Geräusche)) Dass ich einfach der Erste auf der Kreuzung bin, weil es dann nicht so voll ist. […]“ (Person 7, Männer, 01:16:50)*

Einige Frauen betonen hingegen, dass sie versuchen sich an die Vorschriften zu halten, um ein gutes Vorbild zu sein und das gleiche regelkonforme Handeln von anderen Verkehrsteilnehmenden erwarten zu können.

Ein Mann nennt als Konsequenz der Gruppendiskussion, dass er sein Fahrverhalten nun nochmal reflektiere, vorausschauender fahre und ein neues Bewusstsein für manche Gefahren habe.

> *„Für mich fand ich persönlich am interessantesten oder habe ich jetzt am meisten mitgenommen, dass ich nochmal meine eigene Fahrweise vielleicht ein bisschen hinterfrage. Dass ich da vielleicht ja ein bisschen vorausschauender fahre und Fahrbahn auch anders nutze, weil ich vielleicht auch Gefahren gar nicht gesehen habe, die da sind. […]“ (Person 6, Männer, 01:36:17)*

## 5.4 Forderungen für eine gesteigerte subjektive Sicherheit

Aus den vorherigen Kapiteln lassen sich bereits Potenziale für eine Erhöhung der subjektiven Sicherheit ableiten. In den Gruppendiskussionen wurden aber auch direkt Anregungen angesprochen, die in diesem Kapitel näher betrachtet werden.

Als Wunsch wird sehr häufig in beiden Gruppendiskussionen eine klare Abgrenzung zum Auto- bzw. zum Motorisierten Verkehr genannt. An Kreuzungen sei dies besonders wichtig. Neben aufgemalten Linien und farbige Markierungen werden auch Gegenstände als Schutz diskutiert.

> *„Person 2: Die Abgrenzung vom Autoverkehr wäre für mich ein wichtiger Punkt. Dass es wirklich klare Bereiche gibt.*
> *Person 3: Also mindestens so eine dicke weiße Linie, am besten noch so zwei Linien ((Person 2: Farbig markiert)) oder […] Plastikpoller. […] Das bietet natürlich noch extra Schutz, wenn der dann räumlich auch noch abgetrennt ist.“ (Männer, 01:27:34)*

Über eine klare Abgrenzung hinaus sei es außerdem wichtig, dass es Flächen nur für Radfahrende gebe, da die gemeinsame Nutzung von Flächen zu Konflikten führe.

> *„Auf jeden Fall Wege, wo nur Fahrräder fahren dürfen. Also viel dichteres, besseres Radwegenetz, wo weder Fußgänger darauf laufen, noch Autos diese Wege kreuzen. Weil das sind die Hauptpunkte, die mich stören beim Fahrradfahren in der Stadt. Die Wege, [die] geteilt werden rechtmäßig oder unrechtmäßig, von Fußgängern betreten werden oder eben von motorisierten Fahrzeugen gekreuzt werden." (Person 8, Männer, 01:22:43)*

Des Weiteren wird eine einheitlich erkennbare Fahrradinfrastruktur gefordert sowie gute Verbindungen.

> *„Einheitliche sichtbare Fahrradinfrastruktur, so dass einfach jeder Verkehrsteilnehmer genau sieht, das ist jetzt der Fahrradweg. […]" (Person 7, Frauen, 01:29:43)*

Es wurde sehr häufig insbesondere von den Männern ein guter und ebener Bodenbelag angesprochen, da so sicherer und schneller gefahren werden kann.

> *„Näher wären gut asphaltierte Radwege, ((zustimmende Geräusche)) also einfach wirklich ohne irgendwelche Wurzelgewüchse oder Schlaglöcher, ohne Gulli, […] einfach ein guter Asphalt". […] (Person 4, Männer, 01:21:26)*

Auch mehr Fahrradstraßen und bei den Männern Radschnellwege kamen zur Sprache.

Im Allgemeinen wird eine bessere Infrastruktur für eine gesteigerte Sicherheit gefordert.

Eine Verkehrsführung der Radfahrenden wird nach holländischem Vorbild gewünscht, wie eine für den Radverkehr priorisierte Ampelschaltung und einen Rechtabbiegepfeil für Radfahrende. Ebenfalls wird die Priorisierung des Radverkehrs genannt.

> *„In Holland haben die ganz viele tolle Fahrradregeln. […] Die Ampelphasen für die Fahrräder waren einfach bevorzugt, dass, wenn ein Fahrrad kommt, hat es die Ampel direkt gemerkt. Dann wurde für die Fahrräder grün und es gab auch die Regelungen, dass Fahrräder rechts rum abbiegen dürfen, auch wenn die Ampel rot ist. Was auch viel mehr Sinn macht, als dass man immer wartet als Fahrradfahrer, bis die Fußgänger losgehen. […]" (Person 7, Frauen, 01:13:27)*

Sowohl Frauen als auch Männer möchten, *„dass Verkehrsregeln für alle gelten sollten, damit alle sich gegenseitig respektieren […]" (Person 6, Frauen, 01:26:53)*. Auch wenn vor allem die Männer selbst in der Praxis nicht immer alle Verkehrsregeln beachten würden, wäre dies für eine gesteigerte Sicherheit wichtig, damit *„ich mich auch irgendwo darauf verlassen kann, es gibt Verkehrsregeln und die helfen mir, nicht überfahren zu werden." (Person 4, Frauen, 01:31:21).*

Insbesondere den Frauen ist eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden wichtig.

> *„Das ist so der Klassiker, aber irgendwie gegenseitige Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden sowohl Auto- als Radfahrer als auch Fußgänger." (Person 5, Frauen, 01:26:09)*

Auch die Männer greifen das Thema auf, jedoch nicht so häufig. Das Einnehmen der Perspektive des anderen ist ebenfalls relevant für eine bessere Sicherheit.

Insgesamt erhöhe mehr Radverkehr und somit weniger Motorisierter Verkehr das Sicherheitsgefühl.

Am Ende der Gruppendiskussion der Frauen wird das Thema Mobilitätsbildung als Maßnahme für mehr Sicherheit aufgegriffen und mit starker Zustimmung diskutiert. Es sei sinnvoll, nicht nur in der Grundschule Mobilitätserziehung zu haben, sondern auch später. Gerade in einer Stadt wie Berlin, in der nicht alle einen Führerschein machen würden, sei eine Auffrischung der Verkehrsregeln wichtig. Neben verpflichtender Mobilitätsbildungskurse werden auch Flyer und Schilder diskutiert, die auch für nicht aus Berlin stammende Personen wie Touristen geeignet seien. Es *„muss irgendwie eine Auffrischung der Verkehrsregeln vielleicht passieren oder irgendwie sowas fände ich total sinnvoll. […] Dann würde man sich auch besser in andere Verkehrsmittel noch reinversetzen können. […]“ (Person 1, Frauen, 01:33:49)*

# 6 Risikofreudige Männer – Sicherheitsbedürftige Frauen? – Diskussion

Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen, die im vorherigen Kapitel dargestellt worden sind, werden nun mit den Aspekten des theoretischen Rahmens und des Forschungstands zusammengeführt, verglichen und diskutiert, um abschließend im siebten Kapitel die Forschungsfrage beantworten zu können. Zunächst werden im Kapitel 6.1 Faktoren der Sicherheit ohne speziellen Fahrradbezug erörtert mit dem Fokus auf der subjektiven Sicherheit, insbesondere geschlechterspezifischen Unterschieden, die im Verlauf der Diskussion und im 7. Kapitel mit den Ergebnissen bezogen auf das Fahrrad zusammengetragen werden. Danach erfolgen die Diskussion der subjektiven Sicherheit beim Radfahren im Kapitel 6.2 sowie die Betrachtung der Auswirkungen des Sicherheitsempfindens auf das Verkehrs- und Mobilitätshandeln (Kapitel 6.3).

## 6.1 Sicherheit ohne Fahrradbezug

Die Teilnehmenden nennen Faktoren aller vier Bedeutungskomplexe *subjektive Sicherheit* (Sorglosigkeit), *objektive Sicherheit* (Gefahrlosigkeit), *Gewissheit* und *Verlässlichkeit*, die ihre Sicherheit prägen. Laut der männlichen Gruppe gibt es jedoch keine allumfassende Sicherheit.

Dies entspricht Luhmanns Auffassung von Sicherheit, die nur *„eine soziale Fiktion“ (Luhmann, 1990, S. 134)* ist. Auch die *Wertidee Sicherheit* nach Kaufmann ist nur ein Konstrukt, das sich aus den vier Bedeutungskomplexen formt, wobei deren Zusammenspiel in der Realität nicht ohne gewisse Zweifel vorhanden ist. Dennoch wird Sicherheit im Allgemeinen von allen Teilnehmenden als etwas Positives und Erstrebenswertes angesehen. Durch die Selbstverständlichkeit von Sicherheit wird diese den Teilnehmenden erst bewusst, wenn sie verringert ist. Dies setzt jedoch voraus, dass Sicherheit für die Teilnehmenden ausreichend gewiss und verlässlich sein muss.

Gemäß des Forschungsinteresses wird im Folgenden jedoch nur genauer auf die *subjektive Sicherheit* eingegangen und nicht auf die anderen Bedeutungskomplexe.

Die Teilnehmerinnen machen explizit einen Unterschied zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit aus, die Männer erkennen diesen nur indirekt. Wie im theoretischen Rahmen erläutert, ist auch für die Teilnehmenden die subjektive Sicherheit mit Gefühlen verknüpft, die das Sicherheitsempfinden bestimmen. Deswegen ist die subjektive Sicherheit für die Teilnehmenden etwas Individuelles und Personenabhängiges, obwohl sie auch viele gemeinsame Sicherheits- bzw. Unsicherheitsempfindungen identifizieren können. Dass das subjektive Sicherheitsempfinden ebenfalls vom gesellschaftlichen Kontext abhängig ist, da das Individuum in seinem Handeln immer mit ihm verstrickt ist und die subjektive Sicherheit in sozialen Prozessen entsteht, wird in beiden Gruppendiskussion nicht erkannt, sondern die Individualität von Gefühlen betont. Unterschiedliche Sicherheitsempfindungen von Frauen und Männern werden jedoch den Männern zufolge unter anderem mit der Sozialisation der Geschlechter in Verbindung gebracht, sodass die Teilnehmer dennoch eine gewisse Verstrickung des Individuums mit der Gesellschaft und den sozialen Prozessen beim Sicherheitsgefühl wahrnehmen.

#### Geschlechterspezifische Unterschiede

Die eigene Empirie bestätigt die Annahme der Literatur, dass Frauen stärkere Unsicherheitsgefühle als Männer aufweisen. Die Teilnehmerinnen fühlen sich angreifbarer, insbesondere Dunkelheit wird von Frauen als beängstigend angesehen. Für Männer ist das Thema Lichtverhältnisse weniger relevant. In der eigenen Studie begründen sowohl Frauen als auch Männer stärkere Unsicherheitsgefühle von Frauen neben der bereits genannten Sozialisation der Geschlechter mit dem erhöhten Risiko vor sexuellen Übergriffen. Die Frauen führen ihre Unsicherheitsgefühle jedoch nicht nur auf die Angst vor sexuellen Übergriffen zurück, sondern auch die Angst der Teilnehmerinnen primär vor männlichen Personen ist ein Hinweis für vermehrte Unsicherheiten im Gegensatz zu den Teilnehmern, die dies nicht nennen. Laut der Literatur sind Männer gefährdeter, Opfer einer Straftat im öffentlichen Raum zu werden, jedoch

überwiegend von Körperverletzungen. Frauen laufen hingegen eher Gefahr, Opfer sexueller Übergriffe zu werden, die ihre Persönlichkeitsentwicklung stärker prägen können.

Inwiefern die unterschiedlichen Sicherheitsempfindungen bei den Geschlechtern eine in der Gesellschaft verankerte und reproduzierte Annahme ist, kann mit Hilfe der eigenen Empirie nicht ausreichend geklärt werden. Tatsache ist, dass nicht nur die Männer davon ausgehen, dass die Frauen sich unsicherer fühlen, sondern die Frauen selbst von stärkeren Unsicherheitsgefühlen berichten. Die unterschiedlichen Empfindungen der Geschlechter müssen aufgrund der bestehenden Gefühle ernst genommen werden, unabhängig davon, ob sie individuell entstanden sind und bzw. oder gesellschaftlich geprägt worden sind.

## 6.2 Subjektive Sicherheit beim Radfahren

In diesem Kapitel werden die wesentlichen Aspekte für das Thema *Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse* mit direktem Fahrradbezug aus den Gruppendiskussionen und der Literatur zusammengetragen und diskutiert.

Im *Fahrradklima-Test* hat Berlin bezüglich des Sicherheitsempfindens aufgerundet die Schulnote fünf erhalten. Auch die für die Berliner Zeitung geführte Forsa-Umfrage ergab, dass sich die deutliche Mehrheit nicht sicher beim Fahrradfahren in Berlin fühlt. Dies widerspricht dem durchschnittlichen Empfinden in den Gruppendiskussionen, bei denen die meisten Männer sowie Frauen angeben, sich sicher bzw. eher sicher zu fühlen (in den Gruppendiskussionen selbst und im quantitativen Fragebogen). Die Ergebnisse des *Fahrrad-Monitors* stützen hingegen die Befunde der eigenen Empirie, nachdem sich die knappe Mehrheit sehr sicher bzw. eher sicher fühlt. Das besonders positive Bild der eigenen Empirie kann durch die Wahl fahrradaffiner Personen, die regelmäßig Rad fahren, zu Stande gekommen sein. Es gibt aber auch Teilnehmende, die sich unsicher fühlen und ständig Angst haben, sodass eine generelle Unsicherheit, von der auch in der Literatur berichtet wird, bei manchen Personen zu erkennen ist, jedoch nicht in dem Umfang der zuerst genannten Studien. Aufgrund der unterschiedlichen Befunde auch in der Literatur, sollte eine repräsentative Untersuchung des Aspektes erfolgen, um valide Aussagen treffen zu können.

Im Nachfolgenden werden Faktoren erörtert, die die subjektive Sicherheit beeinflussen. Dazu wird zunächst auf die Erfahrung und die damit entstehende Normalisierung eingegangen (Kapitel 6.2.1), gefolgt vom Kapitel 6.2.2 über near misses und Ängste beim Radfahren.

Abschließend erfolgt eine Auseinandersetzung mit Aspekten, welche die Infrastruktur betreffen (Kapitel 6.2.3).

### 6.2.1 Erfahrung und Normalisierung

Erfahrungen prägen das Sicherheitsgefühl und spielen beim Radfahren nach der Literatur sowie nach der eigenen Empirie eine wichtige Rolle. Im quantitativen Fragebogen ist jedoch kein Zusammenhang zwischen den Jahren, die bereits Fahrrad gefahren worden sind, und der Häufigkeit des Fahrens und des Sicherheitsgefühls zu erkennen, wie es in der Literatur vermutet wird. Dort wird angenommen, dass Personen, die noch nicht lange oder selten Rad fahren, empfindsamer gegenüber Vorfällen sind. Der Widerspruch im Befund kann an der Erhebung mit nur wenigen Personen liegen und daher durch einen Zufall entstanden sein. Außerdem fahren die meisten Teilnehmenden bereits relativ lange regelmäßig Fahrrad, insofern sind nahezu alle Teilnehmenden erfahrene Radfahrende. In den Gruppendiskussionen wird explizit genannt, dass mit der wachsenden Erfahrung beim Radfahren auch das Sicherheitsgefühl größer wird, da man bestimmte Gefahrensituationen kennt und weiß, wie zu reagieren ist. Erfahrungen müssen nicht immer selbst gemacht worden sein, es können auch Berichte von Bekannten sein oder aus den Medien. Dies wird ebenfalls in der Literatur thematisiert. Darüber hinaus werden Vorfälle mit der Zeit immer mehr als Normalzustand angesehen. Der Prozess der Normalisierung wird in der Literatur nicht ausdrücklich genannt, aber indirekt erwähnt, da Vorfälle erwartet werden. Der Befund der Gruppendiskussionen zeigt auf, dass die subjektive Sicherheit für Frauen doch nicht etwas rein Individuelles sein kann, sondern auch von gesellschaftlichen Prozessen bestimmt wird.

Die Männer der Gruppendiskussion berichten, dass man sich nicht unsicher fühlt, wenn man keine gegenteiligen Erfahrungen gemacht hat, und dass negative Erfahrungen auch etwas Positives haben, weil sie die Gefahren des Radfahrens ins Bewusstsein rufen. Dies verdeutlicht das geringere Risikobewusstsein der Männer. Bei den Frauen – insbesondere bei Zugezogenen – ist das Bewusstsein von Gefahren beim Radfahren in Berlin zu erkennen, welches durch Erfahrungen und Gewöhnung abgebaut wird.

Mehr Erfahrung in der Fahrpraxis – welche die Männer von sich selbst behaupten zu haben – führten zu unterschiedlichen Sicherheitsempfindungen von Männern und Frauen, das heißt, dass Frauen mehr Unsicherheitsgefühle haben. Jedoch fahren die Frauen der Gruppendiskussion im Durchschnitt häufiger Fahrrad und seit längerer Zeit, was auf mehr Erfahrungen der Frauen hinweist. Nach der Studie *Mobilität in Deutschland* sind der Anteil an Radfahrenden und damit die Erfahrungen annährend ausgeglichen, jedoch fahren Männer etwas öfter und längere Strecken Fahrrad. Die Abweichung von der eigenen Empirie und der Studie kann auf

die Wahl fahrradaffiner Personen für die Gruppendiskussionen zurückgeführt werden, weshalb ein verzerrtes Bild der Wirklichkeit entstanden ist. Es ist nicht anzunehmen, dass Frauen mehr Erfahrungen als Männer beim Fahrradfahren haben, sondern es ist zu vermuten, dass Männer durch etwas mehr Erfahrungen auch ein höheres Sicherheitsgefühl haben. Dies müsste jedoch in einer Untersuchung mit mehr Studienteilnehmenden überprüft werden. Auch der Zusammenhang zwischen Erfahrung und Unfallrate sollte überprüft werden, da nach Studien die Männer eine deutlich höhere Unfallrate haben. Eine These für eine Überprüfung könnte lauten, dass subjektive und objektive Sicherheit nicht übereinstimmen. Es ist auch möglich, dass Erfahrungen nur für die Teilnehmenden der Gruppendiskussionen einen ausschlaggebenden Faktor beim Sicherheitsgefühl darstellen. Dies wird jedoch eher nicht vermutet, da auch in der Literatur angegeben wird, dass Gewöhnung an Situationen das Sicherheitsgefühl erhöht.

### 6.2.2 Near Misses und Ängste

Near misses werden in der Literatur als Vorfälle, die Radfahrende beängstigen oder ihnen unangenehm sind definiert (vgl. Aldred und Goodman, 2018, S. 162). In den Gruppendiskussionen wird nicht direkt gefragt, was die Teilnehmenden darunter verstehen, aber es wird deutlich, dass es viele Situationen gibt, die sie als unangenehm empfinden, aber auch als beängstigend bzw. gefährlich. Darüber hinaus gibt es Situationen, die als nervig eingestuft werden. Nach einem Vorfall fühlen sich Radfahrende einer britischen Studie zufolge wütend, frustriert, gereizt oder verletzlich. Neben ängstlichen und genervten Reaktionen von Frauen und Männern, berichten die Männer von überwiegend aggressiven Gefühlen, was die Frauen überhaupt nicht beschreiben. Hier ist ein deutlicher Unterschied zwischen Frauen und Männern zu verzeichnen.

Insgesamt werden in einer britischen Untersuchung mehr Vorfälle als sehr unangenehm eingestuft als sehr beängstigend. Dies spiegelt sich auch in den Gruppendiskussionen wider, in denen Vorfälle mehr als nervig betrachtet werden als gefährlich. Dies muss nicht notwendigerweise daran liegen, dass die Situationen nicht gefährlich sind, es ist auch ein gewisser Gewöhnungseffekt zu erkennen (siehe Kapitel 6.2.1).

Es wurde in den Gruppendiskussionen nicht quantitativ erhoben, wie häufig near misses vorkommen. Wenn sich die Teilnehmenden jedoch von sich aus äußern, berichten sie wie in der Literatur von täglichen Vorkommnissen. In der Literatur wurde thematisiert, dass die Häufigkeit von near misses eine größere Auswirkung auf Radfahrende hat als tatsächliche Unfälle und dass dies insbesondere auf Frauen zutrifft. Nach tatsächlichen Unfällen lassen sich bei den Teilnehmenden kaum langfristige Verhaltensänderungen erkennen, um near misses zu vermeiden sind hingegen Handlungen von den Teilnehmenden zu erkennen (siehe Kapitel 6.3),

sodass anzunehmen ist, dass near misses einen genauso großen bzw. sogar größeren Einfluss auf das Sicherheitsgefühl haben wie tatsächliche Unfälle. Ein Unterschied zwischen Frauen und Männer ist jedoch nicht auszumachen. Dieser Aspekt sollte in einer repräsentativen Untersuchung überprüft werden.

Über near misses hinaus gibt es verschiedene Ängste, die Einfluss auf das Sicherheitsgefühl beim Radfahren haben. Diese werden wie near misses mit verschiedenen Verkehrsteilnehmenden im Nachfolgenden betrachtet.

#### Near Misses mit dem Motorisierten Verkehr

Laut einer britischen Untersuchung sind bei den meisten near misses andere Verkehrsteilnehmende beteiligt und zwar überwiegend Personen mit Kraftfahrzeugen. In der Gruppendiskussion der Männer wird erörtert, dass Verkehr an sich konflikthaft ist, weil verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Zielen und Zeitbudgets aufeinandertreffen. Zur Häufigkeit von Vorfällen mit dem Motorisierten Verkehr werden unterschiedliche Aussagen getroffen, jedoch ist das Thema in beiden Gruppendiskussionen deutlich dominanter als Vorfälle mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Je größer das Fahrzeug ist, desto bedrohlicher wird es wahrgenommen. Dies kristallisiert sich sowohl in der Literatur als auch in der eigenen Untersuchung heraus. Vorfälle mit Kraftfahrzeugen werden aufgrund der möglichen Schwere des Unfalls am bedrohlichsten wahrgenommen, weshalb das Thema nicht nur wegen der Häufigkeit, sondern auch wegen der möglichen schwerwiegenden Folgen für die Teilnehmenden wichtig ist. Auch im *Fahrradklima-Test* für Berlin des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs werden Konflikte zwischen Radfahrenden und Autofahrenden als sehr negativ wahrgenommen und erhalten die Schulnote fünf. Autofahrenden wird von den Teilnehmenden der Gruppendiskussion sowie von Befragten mehrerer Studien aus dem Forschungsstand ein rücksichtsloses Handeln vorgeworfen.

Sowohl in der Literatur als auch in der eigenen Empirie werden absichtlich verursachte Vorfälle als besonders beängstigend eingestuft. Insbesondere Taxis wird laut Literatur und den Teilnehmenden ein absichtliches Fehlverhalten vorgehalten, gefolgt von anderen Autofahrenden. Hierbei werden von den Teilnehmenden insbesondere problematische Überholmanöver genannt, welche auch in der Literatur häufig vorkommen. Anderen Verkehrsteilnehmenden werden nicht explizit absichtliche Verstöße zugeschrieben.

Ein sehr dominantes Thema bei den Teilnehmenden sind abbiegende motorisierte Fahrzeuge, die als gefährlich angesehen werden. In der britischen Untersuchung beträgt der Anteil von unangenehmen bzw. gefährlichen Abbiegesituationen nur gut fünf Prozent und die Mehrheit

an Vorfällen wird nur als unangenehm wahrgenommen. In einer Berliner Studie werden abbiegende Autos und Lkws hingegen als Hauptgefahrenquelle identifiziert. In den Gruppendiskussionen wurde nicht quantitativ erhoben, wie häufig diese Art von Vorfall vorkommt, es scheint aber, dass dies wie in der Berliner Studie oft der Fall ist.

Die Gefahr von öffnenden Türen wird in beiden Gruppendiskussionen häufig genannt und als unangenehm bis beängstigend wahrgenommen, obwohl keiner der Teilnehmenden selbst einen durch eine Autotür verursachten Unfall hatte, jedoch wurden schon einige Fälle beobachtet. In der englischsprachigen Literatur ist das Vorkommen öffnender Türen gering, aber die Angst davor ebenfalls groß. In einer Berliner Studie wird dies von der Mehrheit der Befragten als eine große Gefahrenquelle angesehen.

In Studien über den britischen Raum, aber auch über Berlin werden sehr häufig blockierte Wege bzw. Hindernisse auf dem Weg kritisiert, was vor allem unangenehm und weniger beängstigend ist. In beiden Gruppendiskussionen wird dieses Problem genannt, allerdings sind andere Themen deutlich dominanter. Dies kann daran liegen, dass auch die Teilnehmenden der eigenen Empirie die Vorfälle als eher nervig anstatt gefährlich einstufen. Insbesondere zu Fuß Gehenden und Lieferdiensten wird das Blockieren von Radverkehrsanlagen vorgeworfen. Beides sind Gruppen, die in den Gruppendiskussion nicht als explizit gefährlich charakterisiert werden. Jedoch sind Lieferdienste motorisierte Fahrzeuge, die groß sein können, welche von den Teilnehmenden wiederum als bedrohlich wahrgenommen werden.

Die Note fünf hat beim *Fahrradklima-Test* das gemeinsame zügige und sichere Vorankommen bekommen. Die Teilnehmenden berichten von Behinderungen und gefährlichen Situationen, jedoch ist man auf der Straße schneller als auf einem Fahrradweg angrenzend an einen Fußweg, sodass dies der Studie in Bezug auf die Schnelligkeit widerspricht.

Ein tatsächlicher Unfall mit einem Auto liegt nur bei einer Frau vor, die ständig Angst hat beim Radfahren. Aus ihren Erzählungen ist zu erschließen, dass die ständige Angst auch schon vor dem Unfall bestand und nicht nur dessen Folge ist. Seitdem sie den Unfall hatte, trägt sie eine Warnweste, was aber auf eine noch erhöhte Unsicherheit als Folge des Unfalls hindeutet. Dennoch fährt sie regelmäßig Fahrrad und nennt vor allem den zeitlichen Aspekt als ausschlaggebenden Faktor.

Insgesamt spüren die weiblichen Personen eine Verbesserung des Verhältnisses von Autofahrenden und Radfahrenden in Berlin, seitdem das Thema in den Medien präsenter ist. In der Forsa-Umfrage für die Berliner Zeitung geben die Befragten hingegen eine erhöhte wahrgenommene Gefahr an. Die Unfallzahlen bestätigen die Sicht der Befragten in der Forsa-

Umfrage. Das Empfinden der Teilnehmerinnen kann auf die Normalisierung von Vorfällen und die Erfahrung in Konfliktsituationen zurückgeführt werden.

Ein verstärktes Problem in der Zukunft könnten Elektrofahrzeuge aufgrund ihres leisen Fahrverhaltens sein. Dies wird bereits von einigen männlichen Personen als kritisch angesehen. In der Literatur und bei den Frauen werden diese Fahrzeuge nicht angesprochen.

#### Near misses mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrenden und zu Fuß Gehenden kommen, wie bereits erwähnt, deutlich weniger in den Gruppendiskussionen vor.

Bei einer Frau kam es mit einem zu Fuß Gehenden zu einem tatsächlichen Unfall, sodass sie, wie man an ihren Ausführungen merkt, speziell Angst vor zu Fuß Gehenden hat. Die anderen Teilnehmenden erachten diese Gruppe an Verkehrsteilnehmenden als schwächere Partei, weshalb sie in der eigenen Studie nicht als starke Bedrohung wahrgenommen wird.

Auch Radfahrende werden nicht als besonders gefährlich eingestuft. Ein tatsächlicher Unfall mit anderen Radfahrenden liegt bei keinem vor. Im *Fahrradklima-Test* werden Konflikte mit Radfahrenden hingegen mit der Schulnote vier bewertet. Rücksichtslose Radfahrende und deren Geschwindigkeit, die in der Literatur behandelt werden, werden in den Gruppendiskussionen weniger diskutiert, aber von einzelnen genannt.

Das Thema Fahrraddiebstahl, bei dem Berlin nach der Studie des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs eine sehr schlechte Note erhält, wird von den Teilnehmenden der Gruppendiskussionen überhaupt nicht angesprochen, vermutlich weil es nicht im direkten Zusammenhang mit dem persönlichen Sicherheitsempfinden steht.

Von den Frauen wird öfter das Handeln von Touristen auf Leihrädern als gefährlich angesehen. Dies ist in der Literatur bisher kein Thema. Aufgrund der steigenden Anzahl von Leihfahrrädern in Berlin (vgl. Kurpjuweit und Schwietering, 2018) ist dies als eine steigende Gefahrenquelle, die Unsicherheitsgefühle auslöst, anzusehen.

In einer Berliner Untersuchung werden Verkehrsteilnehmende, die Ampeln missachten, als sehr gefährlich angesehen. In den Gruppendiskussionen ist das Thema kaum relevant. Nur die Männer berichten, selbst wegen des Aspekts der Schnelligkeit über rote Ampeln zu fahren und wegen der größeren Sicherheit vor dem Motorisierten Verkehr loszufahren. Andere Verkehrsteilnehmende wie zum Beispiel Autos, die über Rot fahren, werden überhaupt nicht genannt. Allen Verkehrsteilnehmenden werden jedoch Verstöße gegen Verkehrsregeln im Allgemeinen vorgeworfen, die Männer beziehen sich mit ein, die Frauen nicht. Diese Einschätzung

bestätigt sich auch im quantitativen Fragebogen der Gruppendiskussionen. In Studien der Literatur ist das Thema Regelverstöße bis auf Rot-Licht-Vergehen kein explizites Thema, jedoch wird wie in den Gruppendiskussionen für eine bessere Sicherheit gefordert, dass sich alle Verkehrsteilnehmende an die Verkehrsregeln halten. Aufgrund vieler rücksichtsloser Verkehrsteilnehmender wird neben der Durchsetzung der Verkehrsregeln auch der Wunsch auf mehr gegenseitige Rücksichtnahme geäußert. Die Frauen nennen als mögliche Maßnahme für mehr gegenseitige Rücksichtnahme verpflichtende Mobilitätskurse sowie Aufklärungsflyer und -schilder. Das Thema Verkehrserziehung kommt bei den Männern sowie in der Literatur nicht vor.

Insgesamt wird für ein besseres Sicherheitsgefühl mehr Radverkehr und weniger Motorisierter Verkehr gefordert. Im *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017* wird nicht die Forderung nach weniger Verkehr aufgestellt, aber das hohe Aufkommen von Verkehr kritisiert, was den Wunsch nach weniger Verkehr impliziert.

#### Ängste

Die Angst vor dem Radfahren ist nach der Literatur kulturell verankert und wird vom sozialen Umfeld beeinflusst. Einige Männer der Untersuchung sagen explizit, dass sie sich in einem fahrradaffinen Umfeld bewegen, weshalb eine geringe Angst vor der Praxis Fahrradfahren zu erklären ist. Da nur regelmäßig Radfahrende für die Studie ausgewählt worden sind, ist zu vermuten, dass sich die anderen Teilnehmenden entweder auch in einem fahrradaffinen Umfeld befinden oder die Ängste des Umfeldes sich nicht insoweit auswirken, dass das Radfahren eingestellt wird. Dennoch wurden in der eigenen Empirie Parallelen zur Angst vor einem Unfall aus der Literatur identifiziert. Überwiegend stimmen die Ängste aus Literatur und eigener Empirie aber nicht überein.

In der Literatur wird die Angst vor Belästigung, Gewalt und Angriffen beim Fahrradfahren insbesondere Frauen zugeschrieben. Die männlichen Teilnehmer äußern diese Angst beim Radfahren überhaupt nicht, sodass dies mit den Befunden der Literatur übereinstimmt. Aber auch bei Frauen schätzen die Teilnehmer das Risiko von sexuellen Übergriffen beim Radfahren als deutlicher geringer ein als bei anderen Fortbewegungsarten wie dem Zufußgehen. Auch die körperliche Stärke spielt beim Fahrradfahren keine Rolle. Deshalb werden die Unterschiede beim Sicherheitsempfinden von Frauen und Männern beim Radfahren als gering eingestuft. Nach unterschiedlichen Untersuchungen fühlen sich Frauen jedoch auch im Straßenverkehr unsicherer, empfinden die Verkehrssicherheit als wichtiger und melden mehr near misses als Männer. Die Frauen der eigenen Empirie äußern sich in der Gruppendiskussion nicht direkt zu unterschiedlichen Sicherheitsgefühlen beim Radfahren. Aus den Ausführungen zur

subjektiven Sicherheit im Allgemeinen ist zu erkennen, dass sie mehr Unsicherheitsgefühle haben als Männer und dies nicht nur aufgrund von möglichen sexuellen Übergriffen. Das zeigt, dass vermehrte Unsicherheitsgefühle trotz geringerem Risiko von sexuellen Straftaten beim Fahrradfahren möglich sind. Außerdem nennen sie Aspekte, die das Sicherheitsgefühl beim Radfahren beeinflussen, die von den Männern nicht geäußert werden bzw. auf die Frauen einen stärkeren Einfluss ausüben.

Nach einer aktuellen deutschen Studie ist der Anteil der Verletzten und Getöteten Radfahrenden bei weiblichen Personen jedoch deutlich geringer als bei Männern, was objektiv gesehen gegen verstärkte Unsicherheitsgefühle von Frauen spricht, aber die objektive und die subjektive Sicherheit können sich, wie im theoretischen Rahmen erläutert, widersprechen. Im quantitativen Fragebogen sind bei der Aussage *Ich fühle mich überwiegend sicher beim Fahrradfahren* jedoch keine verstärkten Unsicherheitsgefühle im Vergleich zu den Männern zu erkennen. Eine mögliche These dazu ist, dass Frauen und Männer nur denken, dass weibliche Personen sich unsicherer fühlen, dies aber tatsächlich nicht der Fall ist. Andererseits erläutern die Frauen in den Gruppendiskussionen ausführlich, sich unsicherer zu fühlen als Männer und begründen dies auch. Um die Diskrepanz zwischen Gruppendiskussion und Fragebogen zu klären, müsste eine vertiefende Untersuchung erfolgen, weil sie aus den erhobenen Daten nicht zu erschließen ist. Da der Fokus der empirischen Arbeit auf den Gruppendiskussionen liegt, wird der Befund, dass Frauen sich beim Radfahren unsicherer fühlen als Männer, unter Vorbehalt akzeptiert.

Weitere Unterschiede zwischen Literatur und eigener Studie wurden festgestellt: Die Angst öffentlich bei der körperlichen Aktivität Fahrradfahren gesehen und verspottet zu werden sowie ein geschlechterspezifisch stigmatisiertes Fahrzeug zu fahren, was in einer britischen Studie vor allem bei weiblichen Personen festgestellt wurde, wird von den Teilnehmenden nicht genannt. Da alle regelmäßig Rad fahren, die Frauen sogar häufiger als die Männer, und erfahrene Radfahrende sind, ist zu vermuten, dass dieser Aspekt für sie keine Bedeutung hat. Da der Anteil an weiblichen und männlichen Radfahrenden in Berlin und Deutschland annähernd ausgeglichen ist – im Gegensatz zu Großbritannien –, kann der Befund aus der Literatur eine länderspezifische Besonderheit darstellen. Die ursprüngliche Konzipierung des Fahrrades für Männer ist heute in Deutschland wenig zu spüren, jedoch gehen einige männliche Teilnehmer davon aus, dass Männer fahrradaffiner sind, sodass das Rad teilweise noch eher Männern zugeschrieben wird.

Die Angst vor einem Sturz, die in der Literatur auch insbesondere Frauen zugeschrieben wird, wird von den Teilnehmenden nicht genannt. Die Männer berichten jedoch von Alleinunfällen, bei denen sie gestürzt sind, aber nennen keine Ängste, die dadurch entstanden sind.

Ein weiterer Angstfaktor der Literatur betrifft den Statusverlust durch das Fahren eines Fahrrades. Dies ist bei den Teilnehmenden überhaupt kein Thema, denn in Berlin ist das Radfahren in den letzten Jahren immer beliebter geworden, sodass es eher „hip“ ist und keinen Statusverlust bedeutet.

Ängste, die durch Witterungsverhältnisse und Jahreszeiten entstehen, sind in der Literatur und bei den Männern der Gruppendiskussion ein weniger wichtiges Thema. Für Frauen stellt dies aber einen bedeutsamen Aspekt bezüglich des Sicherheitsempfindens dar.

Insgesamt bezeichnen sich die Männer als risikofreudiger beim Fahrradfahren im Vergleich zu Frauen, weshalb zu vermuten ist, dass sie weniger anfällig für near misses und Ängste bezogen auf das Fahrradfahren sind. In der Literatur wird die höhere Risikofreudigkeit von Männern bestätigt und männlichen Personen werden als mehr „traffic tolerant“ angesehen. Mehrmals wird von einigen Teilnehmenden jedoch angegeben, dass sie mit zunehmendem Alter risikoscheuer werden. Getötete- und Verletztenzahlen von Radfahrern zeigen hingegen, dass es in der Gruppe der 18- bis 21-Jährigen zwar einen Rückgang im Vergleich zur Kohorte davor gibt, jedoch steigen die Zahlen danach wieder an, was gegen eine gesunkene Risikobereitschaft spricht. Auch die Zahl der Radfahrenden steigt nicht an, wodurch mehr Unfälle zu erklären wären. Das legt nahe, dass die Männer der Gruppendiskussionen vermutlich mit dem Alter risikobewusster werden, aber dennoch die gleichen Risiken eingehen. Allgemein weisen jedoch, wie in der Literatur, die Frauen ein höheres Sicherheitsbewusstsein auf.

Eine positivere Haltung von Männern gegenüber dem Fahrradfahren, wie sie in der Literatur genannt wird, konnte in der eigenen Untersuchung nicht festgestellt werden. Jedoch ist aufgrund der höheren Unsicherheitsempfindungen der Teilnehmerinnen darauf zu schließen, dass Männer beim Radfahren selbstbewusster sind. Weitere Indikatoren könnten sein, dass Männer etwas häufiger angeben, schneller als der Durchschnitt zu fahren, und ihnen eine primary position wichtiger ist.

### Exkurs: Das Dilemma bei der Thematisierung von Near Misses und Ängsten

Die eigene Empirie befindet sich in einem Dilemma (ein ähnliches Dilemma wie bei der Thematisierung von zwei Geschlechtern), denn durch die Thematisierung von Angst und Unsicherheit beim Radfahren wird das Radfahren erneut als gefährliche Praxis konstruiert. Um die Auswirkungen des Sicherheitsempfindens auf das Verkehrs- und Mobilitätshandeln

herauszufinden, müssen jedoch Unsicherheiten, Konflikte, Ängste etc. identifiziert werden. Um das Dilemma etwas zu umgehen, wurde versucht mit Positivem zu arbeiten, beispielsweise mit Sicherheit statt Unsicherheit. Die Teilnehmenden schienen durch die Gruppendiskussion nicht ängstlicher geworden zu sein, das Zusammentreffen ähnlicher Personen schien sie eher zu ermutigen und sie in ihrer Praxis des Fahrradfahrens zu bestätigen. Ein Mann berichtet jedoch, dass er seine Fahrweise nochmal reflektieren würde, da er vorher Gefahren nicht erkannt hätte. Die Person wirkte aber nicht ängstlicher als vor der Gruppendiskussion, ihr wurde nur ihr Handeln bewusster, sodass sie für sich einen Mehrwert aus der Gruppendiskussion gezogen hat. Negative Assoziationen im Zusammenhang mit dem Fahrradfahren in Berlin wurden weniger genannt als positive, was dafür spricht, dass Fahrradfahren nicht per se als gefährliche Praxis wahrgenommen wird bzw. dies nicht überwiegt trotz der Thematisierung von Sicherheit in den Gruppendiskussionen. Am häufigsten wird Fahrradfahren in Berlin mit Freiheit assoziiert, eine Verbindung, die bereits historisch nachweisbar ist.

Der britische Soziologe Dave Horton kritisiert, dass auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie Helmförderungskampagnen, Verkehrserziehung, Trennung von Motorisierten und Radverkehr die Angst vor dem Radfahren reproduziert. Die Teilnehmenden nennen jedoch unter anderem genau diese Maßnahmen, die ihr Sicherheitsempfinden erhöhen würden, sodass zu vermuten ist, dass die Interventionen ihre Angst vor dem Radfahren nicht verstärkt. Die Teilnehmenden sind in einem gesellschaftlichen Kontext eingebunden, weshalb die Maßnahmen auch aufgrund vorherrschender Annahmen genannt werden. Wenn diese einen positiven Effekt auf ihr Sicherheitsgefühl haben, so müssen diese jedoch berücksichtig werden. Das heißt, es ist wichtig, über das Thema Verkehrssicherheit und darüber, was zu deren Förderung dieser beitragen kann, zu sprechen, um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

### 6.2.3 Infrastruktur

Die Bedürfnisse von den Teilnehmenden bezogen auf die Infrastruktur und die in der Literatur genannten ähneln sich deutlich mehr als die zuvor geschilderten near misses und Ängste trotz verschiedener Untersuchungsgebiete, aber es gibt auch Unterschiede und neu gewonnene Erkenntnisse aus den Gruppendiskussionen.

Laut *Fahrrad-Monitor 2017* fühlen sich die Befragten auf einer separat markierten Spur auf der Fahrbahn nicht wohl, obwohl diese objektiv gesehen sicherer ist als ein Radweg auf bzw. neben dem Gehweg, was die Befragten präferieren. Die meisten Teilnehmenden der Gruppendiskussion fahren hingegen lieber auf der Straße auf einem Schutzstreifen aufgrund der besseren Sichtbarkeit, den besseren Platzverhältnissen und der Schnelligkeit. Außerdem spielt

die Bodenbeschaffenheit, die auf der Straße besser ist als neben dem Gehweg, eine wichtige Rolle.

Die weiblichen Personen fahren am liebsten auf einem Fahrradweg, unabhängig, wo er sich befindet, bei den männlichen Personen sind die Zustimmungen und Ablehnungen hingegen ausgeglichen und sie äußern sich kritisch über den Zustand bestehender Radwege.

In beiden Gruppendiskussion ist ein ausgeglichenes Stimmungsbild bezüglich des Fahrens auf der Straße zu erkennen. Es wurde im Fragebogen nicht genannt, ob die Straße einen Schutzstreifen hat oder nicht, sodass die Teilnehmenden unter Berücksichtigung beider Aspekte abwägen mussten, ob sie *Ich fahre am liebsten auf der Straße* (eher) zustimmen oder (eher) nicht. Das ausgeglichene Stimmungsbild steht im Widerspruch zu den Erkenntnissen des *Fahrrad-Monitors*, bei denen sich 85 Prozent der Befragten auf unmarkierten Wegen auf der Fahrbahn unwohl fühlen.

Fahrradstraßen erhalten sowohl bei den Männern in der Gruppendiskussion als auch im *Fahrrad-Monitor* große Zustimmung, obwohl es dort keine markierten Wege gibt. Bei den Frauen wird die Fahrradstraße kaum erwähnt. Sie nennen hingegen die Karl-Marx-Straße mit breitem Fahrradweg auf der Straße und ohne parkende Autos als Best-Practice-Beispiel. Daran wird die in der Literatur genannten Befürwortung der Entfernung von Parkplätzen sichtbar, was bei den Männern nicht thematisiert wird. Die meist bevorzugte Infrastruktur in der Literatur ist ein Fahrradweg abseits von Straßen ohne Kontakt zu zu Fuß Gehenden und motorisierten Fahrzeugen. Flächen nur für Radfahrende werden auch in der eigenen Empirie genannt, jedoch ist dies für die Teilnehmenden kein dominantes Thema.

In beiden Gruppendiskussionen wird wie auch in der Literatur eine klare Trennung und Markierung der Infrastruktur für den Radverkehr und Motorisierten Verkehr gefordert. Das heißt, es wird eine abgetrennte Infrastruktur mindestens durch einen Schutzstreifen von den Teilnehmenden für ein besseres Sicherheitsgefühl gewünscht. Damit die Teilnehmenden getrennte Infrastrukturen auch nutzen, muss eine gute Bodenbeschaffenheit gegeben sein, sonst weichen insbesondere die Männer auf die Fahrbahn zum Motorisierten Verkehr aus, wo der Bodenbelag in der Regel besser ist. Demnach überwiegen der Fahrkomfort und die Zeiteffektivität das Sicherheitsgefühl. Die Forderung eines besseren Bodenbelags wird in der Literatur nicht explizit genannt, jedoch wird in einer britischen Untersuchung allgemein die Instandsetzung der Infrastrukturen gefordert. Die Vergrößerung der Fahrradinfrastruktur wurde in einer britischen Studie am häufigsten genannt. Auch für die Teilnehmenden ist die Ausweitung der Infrastruktur wichtig. Die Umgestaltung von Kreuzungen, wie sie in der Literatur als Wunsch

geäußert werden, sind in den Gruppendiskussionen bezogen auf einen Rechtsabbiegerpfeil für Radfahrende und eine priorisierte Ampelschaltung von einigen Personen genannt worden.

Laut Literatur werden längere Wege in Kauf genommen, wenn die Strecke dadurch angenehmer ist, und bestimmte Gebiete bzw. Routen werden gemieden. In den Gruppendiskussionen ist dies teilweise der Fall: Es werden Grünflächen bevorzugt, sofern sie geräumt und nicht zu voll sind, Strecken mit weniger Verkehr und ohne Kopfsteinpflaster. Nach Untersuchungen sind Frauen eher bereit zusätzliche Minuten für den Weg aufzubringen als Männer. Dies ist in der Gruppendiskussion nicht zu erkennen, denn die Zeiteffektivität überwiegt oft das Sicherheitsempfinden (Fahren durch dunkle Parks, auf Hauptstraßen anstatt Nebenstraßen etc.). Auch die Faktoren Verkehrsfluss, Vielfalt und das allgemeine Wohlbefinden, die überwiegend Frauen zugeschrieben werden, unterliegen der Zeiteffektivität. Bei den Männern wird hingegen mehrmals genannt, dass man sich lieber Zeit lässt, um sicher anzukommen. Dies bezieht sich jedoch nicht explizit auf die Wegwahl, sondern auf das eigene Handeln. Gegen mehr Zeitaufwand spricht bei den Männern, dass sie die Straßen aufgrund der Schnelligkeit dem Fahrradweg neben dem Fußweg vorziehen. Jedoch begründen sie ihre Wegwahl, wie bereits erwähnt, auch mit der besseren Sichtbarkeit auf der Straße und der Bodenbeschaffenheit. Strecken mit Rechts-vor-Links-Kreuzungen anstatt Ampel-Kreuzungen werden ebenfalls aufgrund der Schnelligkeit und nicht wegen des Verkehrsflusses von Frauen und Männern gewählt. Um gesicherte Aussagen treffen zu können, müsste der Faktor Zeit genauer untersucht werden.

Aspekte, die nicht in der Literatur genannt werden, sind die schlechte Führung an Baustellen, undeutliche Markierungen und die allgemeine Unübersichtlichkeit sowie Uneinheitlichkeit der Fahrradinfrastruktur. Daraus entsteht die Forderung der Teilnehmenden nach einer einheitlich erkennbaren Fahrradinfrastruktur sowie guten Verknüpfungen.

Die Frauen äußern auch ganz allgemein Kritik an der Verkehrsplanung, die die Perspektive der Radfahrenden nicht einnimmt, was für eine sinnvolle Infrastruktur für Radfahrende aber unabdingbar sei. Es werde für Autofahrende geplant und es fehle eine Priorisierung des Radverkehrs. Letzteres wird auch von den Männern gefordert.

Insgesamt kristallisieren sich sehr ähnliche Ansprüche an die Infrastruktur bei den weiblichen und männlichen Personen heraus und es sind nur kleine Unterschiede zu erkennen. Inwiefern die Frauen sich in verschiedenen Infrastrukturtypen unsicherer fühlen als Männer, wie es in der Literatur beschrieben ist, konnte mit der explorativen qualitativen Untersuchung nicht hinreichend herausgefunden werden, sondern müsste mit Hilfe einer größeren Stichprobe erhoben werden.

Die Forderung der Literatur, dass sowohl Frauen als auch Männer in der Verkehrspolitik berücksichtigt werden müssen, da sie unterschiedliche Bedürfnisse haben, bestätigt sich in der eigenen Empirie nicht, auch wenn Frauen und Männer unterschiedliche Sicherheitsempfindungen haben und mit ihnen anders umgehen, wie im Nachfolgendem erläutert wird.

## 6.3 Auswirkungen der subjektiven Sicherheit auf das Verkehrs- und Mobilitätshandeln

Um mit subjektiven Unsicherheiten umzugehen, haben die Teilnehmenden der Gruppendiskussion verschiedene Strategien entwickelt und ihr Verkehrs- und Mobilitätshandeln angepasst. Die Strategien werden teilweise von der Literatur bestätigt, aber es werden auch andere Handlungen aus den Gruppendiskussionen erschlossen.

Die Männer geben wie in der Literatur an, aufmerksamer zu sein, um ihre Sicherheit zu erhöhen. Die Frauen nennen das in der Gruppendiskussion nicht speziell bezogen auf das Radfahren, sondern im Allgemeinen nehmen sie ihre Umwelt aufmerksamer wahr, um mögliche Gefahren zu bemerken. Sie glauben, dass diese Strategie ausgeprägter ist als bei männlichen Personen. Der Fragebogen bestätigt, dass mehr Frauen angeben, vorausschauend zu fahren, als Männer. Eine weitere Strategie ist die Wahl vertrauter Routen, die zur Gewöhnung an Situationen und damit zur Normalisierung beiträgt.

Eine zentrale Position einzunehmen, wird von einem Großteil der Teilnehmenden praktiziert und ist auch in der Literatur eine bewährte Methode, sich vor unsicheren Überholmanövern, Autotüren etc. zu schützen. Für die Männer der Gruppendiskussion ist das Thema wichtiger als für die Frauen. Dies lässt vermuten, dass sie die Strategie intensiver verfolgen. Das entspricht auch den Befunden der Literatur, wonach Frauen versuchen einen möglichst weiten Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden zu halten und dadurch wenig Raum einnehmen.

Langsames Fahren – wie einer britischen Studie zufolge – wird von den Teilnehmenden nicht explizit genannt, jedoch passen die Teilnehmenden ihre Fahrweise an die Situation an, was dies in gewissen Situationen impliziert. In der Regel fahren die Teilnehmenden aber überwiegend schneller als der Durchschnitt und offensiv, die Männer mehr als die Frauen. Dabei ist ihnen jedoch wichtig Sicherheitsabstand zu halten.

Illegale Praktiken wie über den Fußweg fahren und rote Ampeln zu überfahren, wurden von den Teilnehmenden genannt, letzteres nur von den Männern und kommen auch in Literatur vor.

Des Weiteren spielen für die Teilnehmenden Sichtbeziehungen für die subjektive Sicherheit eine wichtige Rolle, um einen Überblick über die Situation zu haben. Dabei ist Blickkontakt zu beispielsweise Autofahrenden zu halten eine Strategie, aber die Sichtbeziehungen sind auch von der Größe von Fahrzeugen und der Bebauung der Umgebung abhängig. Ebenfalls wird die Bedeutung des Schulterblicks insbesondere in Berlin hervorgehoben. In den Studien der Literatur gibt es dazu keine Angaben.

Eine häufig genannte Reaktion der Männer auf Vorfälle, die weder in der Literatur noch bei den Frauen erwähnt wird, sind aggressive Handlungen mit Gesten oder verbale Äußerungen, auch wenn sie sich sonst als keine aggressiven Personen bezeichnen. Oft kompensiert die Aggressivität auch die Angst und die Teilnehmer nehmen erst hinterher die Gefährlichkeit der Situation wahr. Eine Alternative bei den Männern ist es, eine pädagogische Haltung einzunehmen, was ihnen beim Abbau der Aggressionen hilft. Hier kristallisiert sich ein deutlicher Unterschied zwischen Frauen und Männern sowie zu der Literatur heraus.

Die Frauen erachten es als wichtig, einen Führerschein zu haben, damit man sich besser in Autofahrende hineinversetzen kann. Dieser Aspekt wird in der Literatur nicht berücksichtigt. Alle Teilnehmenden der Gruppendiskussion haben einen Führerschein, jedoch ist das Hineinversetzten sehr unterschiedlich ausgeprägt und viele finden es schwierig, Verständnis für andere Verkehrsteilnehmende aufzubringen, egal wie man unterwegs ist, sodass die von den Frauen vermutete positive Auswirkung des Führerscheins für das gegenseitige Verständnis von Verkehrsteilnehmenden in Frage gestellt werden muss. Es ist zu überprüfen, ob das gegenseitige Verständnis von Radfahrenden und Autofahrenden (noch) geringer ist, wenn man keinen Führerschein hat bzw. nur eines der beiden Verkehrsmittel nutzt.

Nach einer britischen Studie führt jeder sechzigste sehr beängstigende Vorfall dazu, dass die Befragten überlegen, nicht mehr Rad zu fahren. Die Teilnehmenden der Gruppendiskussion berichten nicht von solchen Überlegungen. Auch nach Unfällen wurde das Thema nicht aufgegriffen. Jedoch ist bei den Frauen, die neu in Berlin waren, zu erkennen, dass sie erstmal nicht Fahrrad fuhren. Dies lag aber nicht an Vorfällen, die ihnen in Berlin selbst passiert sind. Zugezogene Männer berichteten nicht von einem solchen Mobilitätshandeln. Es findet demnach eine Einschränkung seitens der Frauen aufgrund ihres mangelnden Sicherheitsgefühls statt. Die Strategie, überhaupt nicht mehr Rad zu fahren, um Vorfälle zu vermeiden, wurde von den Teilnehmenden nicht genannt.

Verkehrsregeln werden in der Literatur, wie bereits erwähnt, weniger betrachtet, in den Gruppendiskussionen spielt dies hingegen eine wichtige Rolle. Für die Frauen ist ein eigenes regelkonformes Handeln wichtig, damit sie das gleiche Handeln von anderen

Verkehrsteilnehmenden fordern können. Diese Strategie wird von den Männern nicht genannt, da sie selbst gegen Verkehrsregeln verstoßen, jedoch wünschen sie sich, wie bereits beschrieben, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden, sich eingeschlossen, an die Verkehrsregeln halten.

Eine selbstgeschaffene Minderung des Sicherheitsgefühls betrifft das Hören von Musik während der Fahrt. Der Verzicht auf Musikhören ist eine Maßnahme, um eine bessere akustische Wahrnehmung zu haben, die alle Teilnehmenden beim Radfahren als wichtig erachten, dennoch fahren einige mit Musik. Um die verminderte akustische Wahrnehmung zu kompensieren, wird nur auf einem Ohr gehört, die Geschwindigkeit angepasst oder die visuelle Aufmerksamkeit erhöht. Der Aspekt des Musikhörens spielt in der Literatur keine Rolle, vermutlich weil das „Problem“ selbst geschaffen ist. Da das Thema in den Gruppendiskussionen immer wieder diskutiert wird, ist dies ein wichtiger Aspekt, der bei der subjektiven Sicherheit berücksichtigt werden muss, auch wenn er selbstverschuldet ist.

Mit der Ausrüstung beim Fahrradfahren wurde das Verkehrs- und Mobilitätshandeln angepasst, um das Sicherheitsgefühl zu steigern, wie nachfolgend erläutert wird.

#### Ausrüstung

Um die subjektive Sicherheit zu steigern, wurde sowohl in der Literatur als auch in der eigenen Untersuchung das Tragen von Sicherheitskleidung bzw. heller Kleidung genannt. Nach den Teilnehmenden ist dies eine Maßnahme, die in der eigenen Verantwortung liegt. Im Gegensatz zur Literatur wird das Tragen nicht als lästig empfunden. Eine Frau findet, dass es in Berlin sogar cool ist, jedoch ist eine verbreitete Nutzung bei den Teilnehmenden nicht zu erkennen. Die Männer bemängeln die hohen Anschaffungskosten eines qualitativ guten Helmes. Außerdem ist kein Bemühen zu erkennen, sich einen neuen Helm zu kaufen, wenn er kaputt ist oder einem nicht mehr gefällt. Welche Gründe die geringe Helmtragequote und das Tragen von weiterer Sicherheitsbekleidung sonst hat, wurde in den Gruppendiskussionen nicht herausgefunden. Die Anzahl an Helmtragenden ist bei den weiblichen Personen höher als bei den Männern, es wurden aber keine genauen Zahlen erhoben. Eine weibliche Person gibt aber an, sich durch den Helm so sicher zu fühlen, dass sie deutlich schneller fährt.

Die Funktion von Sicherheitskleidung wird in der Literatur vor allem in der Sicherheit bezogen auf den Motorisierten Verkehr gesehen. Dies wird in den Gruppendiskussionen nicht explizit genannt, aber es ist implizit zu erkennen, dass die Maßnahmen der Gefährlichkeit des Motorisierten Verkehrs entgegenwirken sollen. Insbesondere beim Thema Sichtbarkeit durch beispielsweise Reflektoren ist dies zu erkennen.

Auch die Ausrüstung des Fahrrades wie funktionierendes und gutes Licht, gut eingestellte Bremsen etc. steigern das Sicherheitsgefühl. Die eigene Sichtbarkeit zu gewährleisten ist eine wichtige Strategie, um Vorfälle zu vermeiden. Dies wurde in der Literatur nicht thematisiert.

Eine weitere Strategie der Frauen, die indirekt die Ausstattung des Fahrrades betrifft, ist, dass sich einige mit Geräuschen, also durch Klingeln oder quietschende Bremse, bemerkbar machen, jedoch trauen sich das nicht alle Frauen. Die Männer nennen das Klingeln im Zusammenhang mit zu Fuß Gehenden. In der Literatur wird dies nicht erwähnt.

Weitere (nicht klassische) Ausstattungen, die weder von den Männern noch in der Literatur thematisiert werden jedoch von den Frauen, sind das Fahrradmitnahmeticket und das Smartphone. Beides sind Strategien, die dafür sprechen, dass Frauen ein höheres Unsicherheitsempfinden beim Radfahren haben, denn sie nutzen das Ticket, um unangenehmen Situationen zu entkommen und mit dem Telefon ggf. Hilfe zu rufen. Das Besitzen dieser Dinge, gibt den Frauen ein sicheres Gefühl.

# 7 Schluss

In dem abschließenden Kapitel werden die Ergebnisse der eigenen Untersuchung zusammengetragen und die Forschungslücke in Bezug auf das Thema *Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse* zum Teil geschlossen.

Dazu wird zunächst im Kapitel 7.1 das Vorgehen der Arbeit resümiert und die Faktoren, die dazu führen, dass Frauen und Männer unterschiedliche Sicherheitsempfindungen beim Radfahren haben, zusammengefasst. Es folgt im Kapitel 7.2 die Beantwortung der Forschungsfrage *Welche Rolle spielt das subjektive Sicherheitsempfinden für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln bei weiblichen und männlichen Studierenden beim Radfahren in Berlin?*. Danach werden die aus der eigenen empirischen Untersuchung abgeleiteten Forderungen an die Verkehrspolitik und -planung für eine erhöhte subjektive Sicherheit als Schlussappell vorgestellt und ein Ausblick gegeben (Kapitel 7.3 und 7.4).

## 7.1 Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse

Um sich dem Thema *Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden – Eine geschlechterspezifische Analyse* zu nähern, wurde zunächst ein theoretischer Rahmen mit für das Forschungsvorhaben wichtigen Begriffen und theoretischen Ansätzen abgesteckt. Dabei wurde begründet, dass die soziale Wirksamkeit der Kategorien *Mann* und *Frau* anerkannt wird, da es sich um eine in der Gesellschaft vorherrschende Annahme handelt und diese soziale Realität relevant für das Forschungsthema ist. Deshalb wurde mit der binären Auffassung des Geschlechts gearbeitet. Darüber hinaus wurde eingegrenzt, dass *motivierte Handlungen* – genauer *Verkehrs*- und *Mobilitätshandeln* – von Radfahrenden im Fokus des Interesses stehen, die aufgrund von *Sicherheits*- bzw. *Unsicherheitsgefühlen* ausgeführt werden.

Das Konzept Sicherheit wurde mit seinen verschiedenen Bedeutungskomplexen erläutert, damit eine fokussierte Betrachtung der *subjektiven Sicherheit* erfolgen konnte. Die eingangs geäußerte Befürchtung, dass eine strikte Trennung von *subjektiver* und *objektiver Sicherheit* sowie *Verlässlichkeit* und *Gewissheit* nicht erfolgen kann, bestätigt sich insoweit, dass es fließende Übergänge bei den von den Teilnehmenden genannten Aspekten gibt. Es konnte dennoch erreicht werden, dass das Hauptaugenmerk auf der *subjektiven Sicherheit* liegt.

Das Kapitel Forschungstand lieferte die Grundlage für den Vergleich mit der eigenen Studie, die aufgrund des wenig erforschten Forschungsfelds durchgeführt wurde. Es wurde deutlich, dass es überwiegend Literatur aus englischsprachigen Ländern gibt, die aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen in den jeweiligen Ländern nicht eins zu eins auf den Untersuchungsraum Berlin übertragbar sind. Auf ausländische Forschungen musste jedoch zurückgegriffen werden, da es bisher nur wenige deutsche Untersuchungen zum Thema subjektive Sicherheit beim Radfahren gibt, die auch nicht speziell geschlechterspezifische Besonderheiten thematisieren. Für die eigene Empirie wurden Gruppendiskussionen, eine mit Rad fahrenden Studentinnen und eine mit Rad fahrenden Studenten, durchgeführt, um die beiden Radfahrtypen vergleichen zu können und geschlechterspezifische Unterschiede aber auch Gemeinsamkeiten zu identifizieren.

Übereinstimmungen, die sich in der Literatur und der eigenen Forschung herauskristallisiert haben, sind, dass Frauen stärkere Unsicherheitsgefühle aufweisen als männliche Personen und diese mit der Gefahr von sexuellen Übergriffen im Zusammenhang stehen. Des Weiteren wird dieses unterschiedliche Sicherheitsempfinden in der Gruppendiskussion der Männer sowie der Literatur mit der Sozialisation, also gesellschaftlichen Einflüssen begründet. Da die Frauen diese Begründung nicht nennen und die subjektive Sicherheit auch als etwas sehr

Individuelles und Personenabhängiges sehen, ist zu bezweifeln, dass ihnen die sozialen Prozesse hinter ihren Sicherheitsgefühlen bewusst sind. Weitere Aspekte, die das Sicherheitsgefühl von Frauen beeinflussen, sind Dunkelheit und Angst vor männlichen Personen. Jedoch sind all die genannten Aspekte für die Teilnehmenden der Gruppendiskussionen beim Fahrradfahren weniger relevant, da die körperliche Stärke weniger wichtig ist und man mit dem Fahrrad schneller unsicheren Situationen entkommen kann.

Aus den Gruppendiskussionen konnten verschiedenen Einflussfaktoren auf die subjektive Sicherheit beim Radfahren ermittelt werden. Das Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren wird von Erfahrungen geprägt, da eine Gewöhnung an near misses erfolgt und man weiß, wie in bestimmten Situationen zu reagieren ist. Das heißt, mit steigender Erfahrung erhöht sich das Sicherheitsgefühl. Negative Erfahrungen können aber auch das Gegenteil bewirken, jedoch ist selbst bei der Mehrheit der Teilnehmenden, die einen tatsächlichen Unfall hatten, kein langfristiges verstärktes Unsicherheitsgefühl zu erkennen, sodass eigene Erfahrungen insgesamt überwiegend zu einer gesteigerten subjektiven Sicherheit beitragen. Erfahrungen anderer (aus dem Bekanntenkreis oder den Medien) können jedoch auch das Sicherheitsempfinden zufolge der eigenen Empirie sowie der Literatur prägen, was darauf hinweist, dass die subjektive Sicherheit für Frauen doch nicht nur etwas Persönliches sein kann, sondern auch von gesellschaftlichen Prozessen und Annahmen bestimmt wird.

Bemerkenswert ist die höhere Risikofreudigkeit von Männern. Diese wird zwar nur von den Männern und nicht von den Frauen genannt, jedoch lässt sich die höhere Risikobereitschaft ebenfalls aus der Literatur erschließen und am defensiveren Handeln der Frauen erkennen. Die höhere Risikobereitschaft ist ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal bei unterschiedlichen Sicherheitsgefühlen der Geschlechter.

Bei near misses, die überwiegend als unangenehm bzw. nervig wahrgenommen werden und nicht als gefährlich, sind keine bedeutenden Unterschiede zwischen den Frauen und den Männern aufgefallen. Beide Geschlechter finden wie in der Literatur Vorfälle mit motorisierten Fahrzeugen unangenehmer bzw. beängstigender (je größer desto bedrohlicher) als Vorfälle mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Absichtliche near misses, die überwiegend dem Motorisierten Verkehr zugeschrieben werden, verstärken das Unsicherheitsgefühl. Ein Unterschied zur Literatur ist, dass bei beiden Gruppendiskussionen der Fokus stark auf dem Motorisierten Verkehr liegt und in der Literatur auch mehr auf Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden eingegangen wird. Dies liegt an den möglichen schweren Folgen von Vorfällen mit motorisierten Fahrzeugen und dass alle anderen Verkehrsteilnehmende von den Teilnehmenden der Gruppendiskussionen als schwächer bzw. gleich wahrgenommen werden.

Eine weitere Gemeinsamkeit von Männern und Frauen, auf die sich die Literatur weniger stark konzentriert und die sich negativ auf die subjektive Sicherheit auswirkt, sind Verkehrsteilnehmende, die die Verkehrsregeln nicht beachten und rücksichtlos sind. Jedoch missachten die männlichen Teilnehmer die Verkehrsregeln oft selbst, sodass den Frauen der Aspekt wichtiger ist als den Männern und ein größerer Einfluss des Faktors auf das Sicherheitsgefühl von Frauen zu vermuten ist.

Bezüglich der Infrastruktur, die ebenfalls die subjektive Sicherheit bedingt, sind überwiegend ähnliche Faktoren bei den Männern und Frauen der eigenen Empirie genannt worden, jedoch ist bei den Frauen deutlicher zu erkennen, dass die Zeiteffektivität dem Sicherheitsgefühl bei der Wahl des Weges übergeordnet ist, was den Befunden anderer Studien widerspricht. Da die Männer Straßen unter anderem wegen der Schnelligkeit Radwegen vorziehen, ist zu vermuten, dass ihnen der Zeitfaktor ebenfalls wichtig ist.

Unterschiede zur englischsprachigen Literatur, die vor allem mit den unterschiedlichen Anteilen an Radfahrenden (Großbritannien geringer Radverkehrsanteil insbesondere von Frauen) zu begründen sind, und in Berlin nicht relevant sind, sind die Angst von überwiegend Frauen öffentlich bei der körperlichen Aktivität Fahrradfahren gesehen zu werden, die Angst vor Statusverlust sowie die Angst ein geschlechterspezifisch stigmatisiertes Fahrzeug zu fahren. Die Ängste haben die Teilnehmenden nicht, sodass sie auch nicht ihr Sicherheitsempfinden beeinflussen.

Ein Aspekt, der überwiegend von den Teilnehmerinnen als Einflussfaktor für das Sicherheitsempfinden beim Radfahren genannt wird, betrifft die Witterung. Bei schlechten Witterungs- und damit auch Sichtverhältnissen fühlen sich die Radfahrerinnen unsicher. Daraus kann man schließen, dass auch das Thema Dunkelheit beim Radfahren für Frauen weiterhin relevant ist, auch wenn es nicht so wichtig ist wie beim Zufußgehen.

An den unterschiedlichen Einflussfaktoren ist zu erkennen, dass die weiblichen Personen auf manche Aspekte stärker reagieren bzw. ihnen diese wichtiger sind als den männlichen Personen, sodass beim Fahrradfahren ein Unterschied der subjektiven Sicherheit von Frauen und Männern zu erkennen ist, auch wenn die verstärkten Unsicherheitsgefühle von Frauen beim Radfahren nicht so deutlich sind wie in Situationen, in denen sexuelle Übergriffe erwartbarer sind. Dass die Unsicherheitsgefühle und ihre geschlechterspezifischen Unterschiede beim Radfahren geringer sind, konnte aus der Literatur nicht erschlossen werden und liefert somit eine neue Erkenntnis, die in weiterführenden Untersuchungen zu überprüfen ist.

## 7.2 Rolle des subjektiven Sicherheitsempfindens beim Radfahren für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln

Neben der Feststellung, dass es unterschiedliche Sicherheitsempfinden beim Radfahren in Berlin von Frauen und Männern gibt, konnten aus den Daten Erkenntnisse für die Beantwortung der Forschungsfrage *Welche Rolle spielt das subjektive Sicherheitsempfinden für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln bei weiblichen und männlichen Studierenden beim Radfahren in Berlin?* gewonnen werden.

Unsicherheitsgefühle führen weder bei den Frauen noch bei den Männern dazu, dass sie das Radfahren einstellen. Selbst nach tatsächlichen Unfällen lassen sich kaum langfristige Verhaltensänderungen erkennen. Um near misses zu vermeiden, wurde jedoch das Verkehrs- und Mobilitätshandeln angepasst.

Zentrale Strategien, die auch in der Literatur genannt worden sind, sind aufmerksamer und vorausschauender zu fahren. Dieses Verkehrshandeln ist bei den Frauen ausgeprägter als bei den Männern. Eine primary position einzunehmen und offensiv zu fahren wird hingegen intensiver von den Männern betrieben. Daran sieht man, dass Frauen eher mit einer defensiven Strategie auf Unsicherheitsgefühle reagieren und Männer offensiv. Auch das Halten an die Verkehrsregeln, um als gutes Vorbild für andere Verkehrsteilnehmende zu fungieren, und das Fahrradmitnahmeticket sowie Smartphone als Hilfsmittel für das Entkommen aus unangenehmen Situationen zeigt ein eher passives Handeln der Frauen, dass nur sie und nicht andere Verkehrsteilnehmende betrifft. Als weitere Maßnahme wird das Tragen von Sicherheitskleidung bzw. heller Kleidung genannt, was öfter von den Frauen praktiziert wird, und ebenfalls ein eher defensives Mobilitätshandeln darstellt. Auf die Ausrüstung des Fahrrades wie auf funktionierendes und gutes Licht achten jedoch auch die Männer. Eine offensive Strategie, die nicht in der Literatur genannt wird und überwiegend von den Teilnehmerinnen praktiziert wird, ist das geräuschvolle Bemerkbar-Machen insbesondere gegenüber zu Fuß Gehenden.

Ein großer Unterschied zwischen Frauen und Männern stellt eine unmittelbare Reaktion der männlichen Personen auf unsichere Situationen dar und wird auch nicht in der Literatur erwähnt. Alle Teilnehmer berichten von aggressiven Gefühlen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden, die sie mit Handlungen wie Gesten oder verbalen Äußerungen ausdrücken. Manchmal nehmen die Männer auch eine pädagogische Haltung ein und belehren die anderen Verkehrsteilnehmenden, was ihnen beim Aggressionsabbau hilft.

An den Strategien ist zu erkennen, dass die subjektive Sicherheit das Verkehrs- und Mobilitätshandeln von sowohl Frauen als auch Männern beeinflusst und sie ihr Handeln an die unsicheren Situationen anpassen bzw. Maßnahmen zur Vorbeugung treffen. Dabei reagieren die

beiden Geschlechter jedoch unterschiedlich. Die Männer handeln offensiver im Gegensatz zu den defensiveren Handlungen der Frauen. Die jeweilige Reaktion der Geschlechter stärkt den Befund, dass Frauen mehr Unsicherheitsgefühle haben als Männer.

## 7.3 Forderungen an die Verkehrspolitik sowie -planung

Aus der eigenen empirischen Untersuchung können Forderungen an die Verkehrspolitik sowie -planung abgeleitet werden, um die subjektive Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen und somit das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad zu fördern. Bei einer erfolgreichen Implementierung der Forderungen werden die im vorherigen Kapitel geschilderten Handlungen der Radfahrenden überflüssig.

Es muss eine Planung für Radfahrende aus ihrer Perspektive erfolgen und die Strukturen des Autoverkehrs dürfen dem Radverkehr nicht einfach aufgezwungen werden, denen sich der Radverkehr unterordnen muss. Es muss dagegen eine Priorisierung des Fahrradverkehrs fokussiert werden, sodass sich Radfahrende sicher beim Fahren fühlen. Dies erhöht wiederum den Radverkehrsanteil und je mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren, desto objektiv sicherer wird das Radfahren und das Sicherheitsgefühl wird wieder gesteigert. Durch eine Steigerung des Radverkehrs ist die Minderung des Motorisierten Verkehrs möglich, was wiederum zu weniger near misses führt.

Eine Erhöhung der subjektiven Sicherheit und somit auch des Radverkehrs kann durch ein einheitliches, übersichtliches, deutlich markiertes, miteinander verknüpftes und gut instand gehaltenes (z.B. glatte Bodenbeschaffenheit) Radwegenetz erreicht werden, welches Flächen nur für Radfahrende berücksichtigt, sodass blockierte Wege, problematische Überholmanöver und öffnende Autotüren nicht mehr relevant sind. Den Frauen ist dabei eine Infrastruktur räumlich getrennt (mindestens mit Markierungen) vom Motorisierten Verkehr etwas wichtiger als den Männern. Außerdem muss die Fahrradinfrastruktur die deutliche Sichtbarkeit der Radfahrenden begünstigen, sodass es keine kritischen Abbiegesituationen mehr geben muss.

Des Weiteren kann durch die Durchsetzung der Verkehrsregeln und die Förderung des gegenseitigen Verständnisses sowie der Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden untereinander die subjektive Sicherheit erhöht werden und so mehr Personen zum Radfahren motiviert werden. Auch diese Aspekte waren für die Frauen bedeutender als für die Männer.

Die abgeleiteten Forderungen an die Verkehrspolitik und -planung sind bei Frauen und Männern sowie in der Literatur sehr ähnlich, sodass es trotz unterschiedlicher Sicherheitsgefühle

keine verschiedenen Infrastrukturen und Regelungen bedarf. Da Frauen aber mehr Unsicherheitsgefühle aufweisen und ihnen manche Aspekte wichtiger sind als den Männern, ist für Radfahrerinnen die Verbesserung der Situation von größerer Bedeutung als für Männer. Die Forderung der Literatur, dass sowohl Frauen als auch Männer in der Verkehrspolitik berücksichtigt werden müssen, da sie unterschiedliche Bedürfnisse haben, bestätigt sich in der eigenen Empirie nicht.

## 7.4 Ausblick

Die Arbeit gibt Aufschluss darüber, dass es bei der subjektiven Sicherheit beim Radfahren geschlechterspezifische Unterschiede gibt, auch wenn diese geringer sind als beispielsweise beim Zufußgehen. Um die subjektive Sicherheit zu erhöhen, haben sowohl Männer als auch Frauen ihr Verkehrs- und Mobilitätshandeln angepasst, wobei die Männer überwiegend offensive Strategien entwickelt haben und die Frauen defensive. Trotz der verstärkten Unsicherheitsgefühle von Frauen und den verschiedenen Strategien für eine erhöhte subjektive Sicherheit, lassen sich für alle sinnvolle Forderungen an die Verkehrspolitik und -planung ableiten.

Die genannten Erkenntnisse ermöglichen ein gesteigertes Verständnis für die Thematik *geschlechterspezifische Besonderheiten bei der subjektiven Sicherheit beim Radfahren* und tragen somit zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad bei, welches einen Beitrag gegen den Klimawandel leisten kann, auch wenn die Ergebnisse aufgrund des begrenzten Rahmens der Untersuchung nicht repräsentativ sind. Dennoch kann die Forschung Impulse setzen und Anregungen für weiterführende Untersuchungen liefern, wie in der Diskussion bereits angeklungen ist.

Für vertiefende Studien des Forschungsfeldes ist es allgemein wichtig, unterschiedliche Radfahrende und nicht nur Berliner Studierende einzubeziehen, damit Aussagen für eine größere Bandbreite an Menschen möglich sind. Des Weiteren ist es bedeutend, Personen, die nicht Fahrradfahren oder nur sehr selten, in Untersuchungen aufzunehmen, um die Hemmnisse vor dem Fahrradfahren zu erfahren und so die Verhältnisse für diese Gruppe zu verbessern, damit sie auf das klimaschonende Verkehrsmittel Fahrrad umsteigen. Aus den Ergebnissen der Arbeit ergibt sich die Frage, warum Frauen vor allem defensive Strategien wählen, um mit Unsicherheitsgefühlen umzugehen, und Männer vor allem offensive.

Es ist wichtig, weiterführende Untersuchungen zu der Thematik durchzuführen, damit die Anforderungen an die Verkehrspolitik und -planung gefestigt sowie umgesetzt werden und

Unsicherheitsgefühle abgebaut werden. So kann der Radverkehrsanteil erhöht werden und das Fahrrad einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende liefern, was sich hemmend auf den Klimawandel auswirkt.

# 8 Literaturverzeichnis

Abgeordnetenhaus von Berlin (05.07.2018): Berliner Mobilitätsgesetz. MobG BE. Online verfügbar unter http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=MobG+BE+Inhaltsverzeichnis&psml=bsbe-prod.psml&max=true, zuletzt geprüft am 22.04.2019.

Afanou, Marie-Renée; Löw, Martina (2004): Darmstädter Frauenbarometer-Sicherheit. Abschlussbericht für das Frauenbüro der Stadt Darmstadt. Technische Universität Darmstadt, Darmstadt. Institut für Soziologie und Frauenforschungszentrum. Online verfügbar unter https://www.familien-willkommen.de/c/Sicherheitsbarometer.pdf, zuletzt geprüft am 20.01.2018.

Aldred, Rachel (2012): Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society. In: Mobilities 8 (2), S. 252–271.

Aldred, Rachel (2013): Cycling and Society. In: Journal of Transport Geography 30, S. 180–182.

Aldred, Rachel (2013): Who are Londoners on Bikes and what do they want? Negotiating Identity and Issue Definition in a ‘Pop-up’ Cycle Campaign. In: Journal of Transport Geography 30, S. 194–201.

Aldred, Rachel (2016): Cycling Near Misses. Their Frequency, Impact, and Prevention. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 90, S. 69–83.

Aldred, Rachel; Crosweller, Sian (2015): Investigating the Rates and Impacts of Near Misses and related Incidents among UK Cyclists. In: Journal of Transport & Health 2 (3), S. 379–393.

Aldred, Rachel; Dales, John (2017): Diversifying and Normalising Cycling in London, UK. An exploratory Study on the Influence of Infrastructure. In: Journal of Transport & Health 4, S. 348–362.

Aldred, Rachel; Goel, Rahul; Woodcock, James; Goodman, Anna (2017): Contextualising Safety in Numbers. A longitudinal Investigation into Change in Cycling Safety in Britain, 1991-2001 and 2001-2011. In: Injury Prevention. Online verfügbar unter https://injuryprevention.bmj.com/content/early/2018/06/23/injuryprev-2017-042498, zuletzt geprüft am 22.04.2019.

Aldred, Rachel; Goodman, Anna (2018): Predictors of the Frequency and subjective Experience of Cycling Near Misses. Findings from the first two Years of the UK Near Miss Project. In: Accident; Analysis and Prevention 110, S. 161–170.

Aldred, Rachel; Jungnickel, Katrina (2014): Why Culture matters for Transport Policy. The Case of Cycling in the UK. In: Journal of Transport Geography 34, S. 78–87.

Aldred, Rachel; Watson, Tom; Lovelace, Robin; Woodcock, James (2017): Barriers to Investing in Cycling. Stakeholder Views from England. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice. Online verfügbar unter https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096585641730410X, zuletzt geprüft am 22.04.2019.

Aldred, Rachel; Woodcock, James (2015): Reframing Safety: An Analysis of Perceptions of Cycle Safety Clothing. In: Transport Policy 42, S. 103–112.

Alff, David (2018): Was bringt das Mobilitätsgesetz? Teil 2: Radverkehrsteil. In: radzeit, 26.10.2018 (4). Online verfügbar unter https://radzeit.de/was-bringt-das-mobilitaetsgesetz-teil-2-radverkehrsteil/, zuletzt geprüft am 18.01.2019.

Allatt, Anna (2018): What is Stopping Women from Cycling? Hg. v. BBC. Online verfügbar unter https://www.bbc.com/news/uk-england-leicestershire-41737483, zuletzt geprüft am 19.07.2018.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2017): ADFC Fahrradklima-Test 2016. Berlin.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2019): FAQ Radfahrstreifen. Online verfügbar unter https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/radfahrstreifen-und-schutzstreifen/faq-radfahrstreifen/, zuletzt geprüft am 25.01.2019.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2016): Statistischer Bericht. Studierende an Hochschulen in Berlin Wintersemester 2015/2016. Teil 2: Ausführliche Ergebnisse. Potsdam. Online verfügbar unter https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2016/SB_B03-01-00_2015j01_BE.pdf, zuletzt geprüft am 01.02.2019.

Armstrong, Lance (2004): The noblest Invention. An illustrated History of the Bicycle. Emmaus, Pa.: Rodale.

Bäumer, Mario (Hg.) (2014): Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. 1. Aufl. Hamburg: Junius.

Bäumer, Mario (2014): Vom auf und ab des Fahrrads - Fahrradmobilität im Wandel. In: Mario Bäumer (Hg.): Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. 1. Aufl. Hamburg: Junius, S. 156–159.

Bäumer, Mario (2016): Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910? Elitäres Spielzeug, Sportgerät, Gebrauchsgut. In: Eva Maria Gramlich, Yvonne Maier und Thomas Kosche (Hg.): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss, S. 132–143.

Becker, Ruth; Kortendiek, Beate; Budrich, Barbara (Hg.) (2010): Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie. 3., erw. und durchges. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Becker-Schmidt, Regina; Knapp, Gudrun-Axeli (Hg.) (2000): Feministische Theorien zur Einführung. 1. Aufl. Hamburg: Junius.

Behnke, Joachim; Baur, Nina; Behnke, Nathalie (2010): Empirische Methoden der Politikwissenschaft. 1. Aufl. Paderborn: Schöningh.

Blumer, Herbert (1979): Methodologische Prinzipien empirischer Wissenschaft. In: Klaus Gerdes (Hg.): Explorative Sozialforschung. Einführende Beiträge aus „Natural Sociology“ und Feldforschung in den USA. Stuttgart: Enke, S. 41–62.

Bohnsack, Ralf (2003): Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in qualitative Methoden. 5. Aufl. Opladen: Leske + Budrich.

Bohnsack, Ralf; Marotzki, Winfried; Meuser, Michael (Hg.) (2011): Hauptbegriffe qualitativer Sozialforschung. 3., durchgesehene Auflage. Opladen, Farmington Hills, MI: Verlag Barbara Budrich.

Bohnsack, Ralf; Nentwig-Gesemann, Iris; Nohl, Arnd-Michael (Hg.) (2013): Die dokumentarische Methode und ihre Forschungspraxis. Grundlagen qualitativer Sozialforschung. 3., aktualisierte Aufl. Wiesbaden: Springer VS.

Bonß, Wolfgang (1997): Die gesellschaftliche Konstruktion von Sicherheit. In: Ekkehard Lippert, Andreas Prüfert und Günther Wachtler (Hg.): Sicherheit in der unsicheren Gesellschaft. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 21–41.

Borgstedt, Silke; Hecht, Jan; Jurczok, Franziska (2017): Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Heidelberg & Berlin, 2017.

Bourdieu, Pierre; Bolder, Jürgen (2010): Die männliche Herrschaft. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Bourdieu, Pierre; Seib, Günter (1987): Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Bracher, Tilman; Apel, Dieter (Hg.) (1992): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in Stadt und Region. Berlin, Bonn: Wichmann; Economica-Verlag.

Buehler, Ralph; Pucher, John R. (2012): International Overview: Cycling Trends in Western Europe, North America, and Australia. In: John R. Pucher und Ralph Buehler (Hg.): City Cycling. Cambridge: Mass. u.a.: MIT Press (Urban and Industrial Environments), S. 9–30.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf 2016.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2018): Ministergalerie. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Ministerium/ministergalerie.html, zuletzt geprüft am 23.07.2018.

Butler, Judith (2007): Gender Trouble. Feminism and the Subversion of Identity. 2. Aufl. New York: Routledge.

Christiansen, Kerrin (1997): Weiblichkeit und Männlichkeit aus biologischer Sicht. Universität Hamburg. Hamburg.

Daley, Michelle; Rissel, Chris (2011): Perspectives and Images of Cycling as a Barrier or Facilitator of Cycling. In: Transport Policy 18 (1), S. 211–216.

Deutsches Institut für Urbanistik; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten. Online verfügbar unter http://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/radverkehr-in-zahlen.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2018.

Diekmann, Andreas (2008): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Orig.-Ausg., 19. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.

Dodge, Pryor (2007): Faszination Fahrrad. Geschichte – Technik – Entwicklung. Bielefeld: Delius Klasing.

Doktor, Thomas; Schiller, Franziska (2015): Das Fahrrad und seine Geschichte. Vom Stahlross zum Hightech-Gefährt. Hg. v. Deutschlandfunk Kultur. Online verfügbar unter https://www.deutschlandfunkkultur.de/mobilitaets-revolution-das-fahrrad-und-seine-geschichte.976.de.html?dram:article_id=325662, zuletzt geprüft am 17.01.2019.

Eckardt, Frank (Hg.) (2012): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Eckardt, Frank (2012): Stadtsoziologie als transdisziplinäres Projekt. In: Frank Eckardt (Hg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 9–27.

Emond, Catherine R.; Handy, Susan L. (2012): Factors associated with Bicycling to High School: Insights from Davis, CA. In: Journal of Transport Geography 20 (1), S. 71–79.

Emond, Catherine R.; Tang, Wei; Handy, Susan L. (2009): Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior. In: Transportation Research Record 2125 (1), S. 1–18.

Engler, Steffani (2013): Habitus und sozialer Raum: Zur Nutzung der Konzepte Pierre Bourdieus in der Frauen- und Geschlechterforschung. In: Alexander Lenger, Christian Schneickert und Florian Schumacher (Hg.): Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven. Wiesbaden: Springer VS, S. 247–260.

Evers, Adalbert; Nowotny, Helga (1987): Über den Umgang mit Unsicherheit. Die Entdeckung der Gestaltbarkeit von Gesellschaft. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp-Taschenbuch-Verlag.

Fernández-Heredia, Álvaro; Monzón, Andrés; Jara-Díaz, Sergio (2014): Understanding Cyclists' Perceptions, Keys for a Successful Bicycle Promotion. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 63, S. 1–11.

Florack, Dörte (2014): Und sie radeln doch - Von den Anfängen und Folgen des Frauenradfahrens. In: Mario Bäumer (Hg.): Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. 1. Aufl. Hamburg: Junius, S. 82–87.

Follmer, Robert; Grundschwitz, Dana (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf, zuletzt geprüft am 22.04.2019.

Frevert, Ute (1995): „Mann und Weib, und Weib und Mann". Geschlechter-Differenzen in der Moderne. München: Beck.

Fuchs-Heinritz, Werner (Hg.) (2011): Lexikon zur Soziologie. 5., überarb. Aufl. Wiesbaden: VS-Verlag.

Garrad, Jan; Handy, Susan; Dill, Jennifer (2012): Woman and Cycling. In: John R. Pucher und Ralph Buehler (Hg.): City Cycling. Cambridge: Mass. u.a.: MIT Press, 211–234.

Garrard, Jan; Crawford, Sharinne; Hakman, Natalie (2006): Revolutions for Women: Increasing Women's Participation in Cycling for Recreation and Transport. Deakin University, Melbourne. School of Health and Social Development. Online verfügbar unter http://www.bv.com.au/file/Revs%20 exec%20summary%20Final%2012Oct06.pdf, zuletzt geprüft am 22.06.2018.

Garrard, Jan; Rose, Geoffrey; Lo, Sing Kai (2008): Promoting Transportation Cycling for Women: The Role of Bicycle Infrastructure. In: Preventive Medicine 46 (1), S. 55–59.

Geddes, Mark (2009): Gender and Cycling Use in Dublin: Lessons for Promoting Cycling. Masterarbeit. Dublin Institute of Technology, Dublin.

Gerdes, Klaus (Hg.) (1979): Explorative Sozialforschung. Einführende Beiträge aus „Natural Sociology" und Feldforschung in den USA. Stuttgart: Enke.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2016): Verkehrsklima in Deutschland. Unfallforschung kompakt.

Gildemeister, Regine (2010): Doing Gender: Soziale Praktiken der Geschlechterunterscheidung. In: Ruth Becker, Beate Kortendiek und Barbara Budrich (Hg.): Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie. 3., erw. und durchges. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 137–145.

Gramlich, Eva Maria (2016): Lifestyle auf zwei Rädern. Der Trend zum Kultobjekt. In: Eva Maria Gramlich, Yvonne Maier und Thomas Kosche (Hg.): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss, S. 158–163.

Gramlich, Eva Maria; Maier, Yvonne; Kosche, Thomas (Hg.) (2016): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss.

Hagemeister, Carmen (2013): Objektive Sicherheit versus subjektives Sicherheitsgefühl. Technische Universität Dresden. Nationaler Radverkehrskongress. Münster, 13.05.2013.

Harper, Ida H. (1983): The Life and Work of Susan B. Anthony. Salem, New Hampshire: Ayer Company.

Haug, Wolfgang Fritz (Hg.) (1997): Historisch-Kritisches Wörterbuch des Marxismus. 3 Bände. Berlin: Argument.

Hausen, Karin; Wunder, Heide; Bock, Gisela (Hg.) (1992): Frauengeschichte – Geschlechtergeschichte. Frankfurt/Main: Campus-Verlag.

Heart Foudation; Cycling Promotion Fund (2013): Woman and Cycling Survey.

Heesch, Kristiann C.; Sahlqvist, Shannon; Garrard, Jan (2012): Gender Differences in Recreational and Transport Cycling: A Cross-Sectional Mixed-Methods Comparison of Cycling Patterns, Motivators, and Constraints. In: The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity 9, S. 1–12.

Henseling, Christine; Hahn, Tobias; Nolting, Katrin (2006): Die Fokusgruppen-Methode als Instrument in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung. Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung. Berlin. Online verfügbar unter https://www.izt.de/fileadmin/downloads/pdf/IZT_WB82.pdf, zuletzt geprüft am 24.07.2018.

Herlihy, David V. (2006): Bicycle. The history. New Haven, Conn., London: Yale University Press.

Hochschild, Arlie Russell (2003 [1983]): The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling. 20th Anniversary Edition. Berkeley: University of California Press.

Hoffmann-Riem, Christa (1984): Das adoptierte Kind. Familienleben mit doppelter Elternschaft, München: Fink.

Hofmann, Jochen (2016): Das Fahrrad in der Konsumgesellschaft. Bedeutungsverlust, Funktionswandel und Modellentwicklung 1948-1973. In: Eva Maria Gramlich, Yvonne Maier und Thomas Kosche (Hg.): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss, S. 120–131.

Horton, Dave (2007): Fear of Cycling. In: Paul Rosen, Peter Cox und David Horton (Hg.): Cycling and Society. Aldershot, England, Burlington, VT: Ashgate, S. 133–152.

Huth, Benjamin (2016): Die Erben der Drais'schen Laufmaschine. Eine Entwicklungsgeschichte des Fahrrades. In: Eva Maria Gramlich, Yvonne Maier und Thomas Kosche (Hg.): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss, S. 58–69.

Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (Hg.) (2018): InnoZ – Das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel. Online verfügbar unter https://www.innoz.de/de/innoz-das-innovationszentrum-fuer-mobilitaet-und-gesellschaftlichen-wandel, zuletzt aktualisiert am 26.06.2018, zuletzt geprüft am 06.07.2018.

Jacobs, Stefan (2017): 36 Prozent mehr Radfahrer binnen zehn Jahren. In: Der Tagesspiegel, 05.12.2017. Online verfügbar unter https://www.tagesspiegel.de/berlin/fahrradverkehr-in-berlin-36-prozent-mehr-radfahrer-binnen-zehn-jahren/20669122.html, zuletzt geprüft am 19.06.2018.

Jacobsen, Peter; Rutter, Harry (2012): Cycling Safety. In: John R. Pucher und Ralph Buehler (Hg.): City Cycling. Cambridge: Mass. u.a.: MIT Press, S. 141–156.

Joshi, Mary Sissons; Senior, Victoria; Smith, Graham Paul (2001): A Diary Study of the Risk Perceptions of Road Users. In: Health, Risk & Society 3 (3), S. 261–279.

Kaufmann, Franz-Xaver (1973): Sicherheit als soziologisches und sozialpolitisches Problem. Untersuchungen zu einer Wertidee hochdifferenzierter Gesellschaften. Zugl.: Münster (Westfalen), Univ., Habil.-Schr., 1968. 2., umgearb. Aufl. Stuttgart: Enke.

Klein, Gabriele; Korte, Hermann; Ruhne, Renate (1996): Mobilität und Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum. Hamburg.

Knapp, Gudrun-Axeli (2000): Konstruktion und Dekonstruktion von Geschlecht. In: Regina Becker-Schmidt und Gudrun-Axeli Knapp (Hg.): Feministische Theorien zur Einführung. 1. Aufl. Hamburg: Junius, S. 63–123.

Kodukula, Santhosh; Rudolph, Frederic; Jansen, Ulrich; Amon, Eva (2018): Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport. Wuppertal: Wuppertal Institute.

Körntgen, Silvia (2017): Genderbelange im Verkehrswesen – Das Fahrrad: Verkehrsmittel zur Mobilitätssicherung. In: Straßenverkehrstechnik 61 (1), S. 37–43.

Krizek, Kevin J.; Johnson, Pamela Jo; Tilahun, Nebiyou (2005): Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences. In: Transportation Research Board of the National Academies (Hg.): Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference. Chicago, Illinois, 18.-20.11.2004. Washington D.C. (2), S. 31–40.

Kurpjuweit, Klaus; Schwietering, Casper (2018): Leihräder überrollen Berlin. Immer mehr Anbieter für Bikesharing. In: Der Tagesspiegel 2018, 18.02.2018. Online verfügbar unter https://www.tagesspiegel.de/berlin/immer-mehr-anbieter-fuer-bikesharing-leihraeder-ueberrollen-berlin/20974860.html, zuletzt geprüft am 04.04.2019.

Lamnek, Siegfried (1995): Qualitative Sozialforschung. 3., korrigierte Aufl. München, Weinheim: Psychologie-Verlag-Union: Beltz.

Lamnek, Siegfried (2005): Gruppendiskussion. Theorie und Praxis. 2., überarb. und erw. Aufl. Weinheim: Beltz.

Lamnek, Siegfried (2010): Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch. 5., überarb. Aufl. Weinheim: Beltz.

Leibbrand, Oliver (2014): Die roten Radler – Arbeiterradsportbewegung bis 1933. In: Mario Bäumer (Hg.): Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. 1. Aufl. Hamburg: Junius, S. 48–59.

Lenger, Alexander; Schneickert, Christian; Schumacher, Florian (2013): Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. In: Alexander Lenger, Christian Schneickert und Florian Schumacher (Hg.): Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven. Wiesbaden: Springer VS, S. 13–41.

Lenger, Alexander; Schneickert, Christian; Schumacher, Florian (Hg.) (2013): Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven. Wiesbaden: Springer VS.

Lessing, Hans-Erhard (2016): Karl Drais und das Zweiradprinzip. Würdigung eines genialen Erfinders. In: Eva Maria Gramlich, Yvonne Maier und Thomas Kosche (Hg.): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss, S. 42–57.

Letherby, Gayle; Reynolds, Gillian (2009): Emotion, Gender, and Travel: Moving on. In: Gayle Letherby und Gillian Reynolds (Hg.): Gendered Journeys, Mobile Emotions. Farnham: Ashgate Pub. Company, S. 19–32.

Letherby, Gayle; Reynolds, Gillian (Hg.) (2009): Gendered Journeys, Mobile Emotions. Farnham: Ashgate Pub. Company.

Lippert, Ekkehard; Prüfert, Andreas; Wachtler, Günther (Hg.) (1997): Sicherheit in der unsicheren Gesellschaft. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Loos, Peter; Schäffer, Burkhard (2001): Das Gruppendiskussionsverfahren. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Lovejoy, Kristin (2010): Results of the 2009-10 Campus Travel Survey. Research Report. University of California, Davis. Institute of Transportation Studies. Online verfügbar unter http://pubs.its.ucdavis.edu/publication_detail.php?id=1409, zuletzt geprüft am 22.06.2018.

Löw, Martina (2017): Raumsoziologie. 9. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Löw, Martina; Mathes, Bettina (Hg.) (2005): Schlüsselwerke der Geschlechterforschung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Löw, Martina; Steets, Silke; Stoetzer, Sergej (2008): Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. 2., aktualisierte Aufl. Opladen, Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich.

Luckmann, Thomas (1992): Theorie des sozialen Handelns. Berlin: De Gruyter.

Luhmann, Niklas (1990): Aulavorträge. Risiko und Gefahr. St. Gallen: Ostschweizer AZ.

Luhmann, Niklas (1990): Soziologische Aufklärung 5. Konstruktivistische Perspektiven. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Ma, Liang; Dill, Jennifer; Mohr, Cynthia (2014): The objective versus the perceived Environment: What matters for Bicycling? In: Transportation 41 (6), S. 1135–1152.

Manderscheid, Katharina (2012): Mobilität. In: Frank Eckardt (Hg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 551–570.

Martin, David (1998): The Theory of BIG. or, How to claim your Space on the Road. Online verfügbar unter http://www.hotels-in-netherlands.com/bikereadercom/contributors/misc/big.html, zuletzt geprüft am 18.07.2018.

Mayring, Philipp (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 12., überarb. Aufl. Weinheim: Beltz.

McBeth, Mike (2009): Long live the 'Velorution'! Cycling, Gender and Emotions. In: Gayle Letherby und Gillian Reynolds (Hg.): Gendered Journeys, Mobile Emotions. Farnham: Ashgate Pub. Company, S. 165–176.

Miebach, Bernhard (2014): Soziologische Handlungstheorie. Eine Einführung. 4., überarb. und erw. Aufl. 2014. Wiesbaden: Springer VS.

Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, zuletzt geprüft am 22.04.2019.

Polk, Merritt (2005): Integration of Gender Equality into Transport Policy and Practice in Sweden. In: Transportation Research Board of the National Academies (Hg.): Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference. Chicago, Illinois, 18.-20.11.2004. Washington D.C. (2), S. 180–188.

Przyborski, Aglaja; Wohlrab-Sahr, Monika (2014): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. 4., erw. Aufl. München: Oldenbourg.

Pucher, John R.; Buehler, Ralph (Hg.) (2012): City Cycling. Cambridge: Mass. u.a.: MIT Press.

Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Zugl.: Technische Universität Berlin, Diss., 2000. Berlin: Ed. Sigma.

Rosen, Paul; Cox, Peter; Horton, David (Hg.) (2007): Cycling and Society. Ebrary, Inc. Aldershot, England, Burlington, VT: Ashgate.

Royal, Dawn; Miller-Steiger, Darby; Organization, Gallup (2008): National Survey of Bicyclist and Pedestrian Attitudes and Behavior. Volume 2, Findings Report. United States. National Highway Traffic Safety Administration.

Ruhne, Renate (2011): Raum Macht Geschlecht. Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schimank, Uwe (2007): Handeln und Strukturen. Einführung in die akteurtheoretische Soziologie. 3. Aufl. Weinheim: Juventa-Verlag.

Schirmer, Dominique (2009): Empirische Methoden der Sozialforschung. Grundlagen und Techniken. Paderborn: W. Fink.

Schütz, Alfred (1981): Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt. Eine Einleitung in die verstehende Soziologie. 2. Aufl., 9. - 10. Tsd. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon. Der Mobilitätsforschung. 2. Aufl. Berlin.

Schwedes, Oliver; Sternkopf, Benjamin; Rammert, Alexander (2017): Mobilitätsmanagement in Deutschland. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement. Abschlussbericht. Berlin. Online verfügbar unter http://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Mobilit%C3%A4tsmanagement/Endbericht_MobMan.pdf, zuletzt geprüft am 16.06.2018.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.) (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen: Evaluation der Bevölkerungsprognose Berlin 2015 - 2030. Vergleich der Prognose 2015 - 2030 mit der Realentwicklung 2016. Online verfügbar unter https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2015-2030/eva_bevprog_2015_2030.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2018.

Siegler, Robert S.; DeLoache, Judy S.; Eisenberg, Nancy; Saffran, Jenny (Hg.) (2016): Entwicklungspsychologie im Kindes- und Jugendalter. 4. Aufl. Heidelberg, Berlin: Springer.

Statista GmbH (Hg.) (2018): Anzahl der Studierenden an Hochschulen in Berlin vom Wintersemester 1998/1999 bis 2017/2018. Online verfügbar unter https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255882/umfrage/studierende-an-hochschulen-in-berlin/, zuletzt geprüft am 26.08.2018.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2018): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr. 2017.

Steinbach, Rebecca; Green, Judith; Datta, Jessica; Edwards, Phil (2011): Cycling and the City: A Case Study of how gendered, ethnic and class Identities can shape healthy Transport Choices. In: Social Science & Medicine (1982) 72 (7), S. 1123–1130.

Strange, Lisa S. (2002): The Bicycle, Women's Rights, and Elizabeth Cady Stanton. In: Women's Studies 31 (5), S. 609–626.

Tagesspiegel Online (Hg.) (2018): Radmesser. Online verfügbar unter https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser/index.html, zuletzt geprüft am 23.01.2019.

Technische Universität Berlin (Hg.) (2019): SimRa: Sicherheit im Radverkehr. Online verfügbar unter https://www.mcc.tu-berlin.de/menue/forschung/projekte/simra/, zuletzt geprüft am 03.04.2019.

Thomson, Jan (2018): Die Angst radelt mit. In: Berliner Zeitung 74, 30.06.2018 (Nr. 150), S. 1.

Tolley, Rodney (2003): Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments. Cambridge: Woodhead Publishing Limited.

Transportation Research Board of the National Academies (Hg.) (2005): Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference. Chicago, Illinois, 18.-20.11.2004. Washington D.C.

Walker, Ian (2007): Drivers Overtaking Bicyclists: Objective Data on the Effects of Riding Position, Helmet Use, Vehicle Type and apparent Gender. In: Accident; Analysis and Prevention 39 (2), S. 417–425.

Walsh, Margaret (2009): Gender and Travel: Mobilizing new Perspectives on the Past. In: Gayle Letherby und Gillian Reynolds (Hg.): Gendered Journeys, Mobile Emotions. Farnham: Ashgate Pub. Company, S. 5–18.

Weber, Max; Winckelmann, Johannes (1972): Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie. Studienausg., 5., rev. Aufl. Tübingen: Mohr.

West, Candace; Zimmerman, Don H. (1987): Doing Gender. In: Gender & Society 1 (2), S. 125–151.

Wilde, Mathias; Gather, Matthias; Neiberger, Cordula; Scheiner, Joachim (Hg.) (2017): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Wiesbaden: Springer VS.

Wittich, Dieter (1997): Erfahrung. In: Wolfgang Fritz Haug (Hg.): Historisch-Kritisches Wörterbuch des Marxismus. 3 Bände. Berlin: Argument, S. 710–720.

Wunder, Heide (1992): Geschlechtsidentitäten: Frauen und Männer im späten Mittelalter und am Beginn der Neuzeit. In: Karin Hausen, Heide Wunder und Gisela Bock (Hg.): Frauengeschichte – Geschlechtergeschichte. Frankfurt/Main: Campus-Verl. S. 131–136.

Zukunftsinstitut GmbH (Hg.) (2016): Megatrend Mobilität. Online verfügbar unter https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/mtglossar/mobilitaet-glossar/, zuletzt geprüft am 06.07.2018.

# 9 Anhang

*Leitfaden zu den Gruppendiskussionen*

*Informationen zur Gruppendiskussion der Frauen*

*Informationen zur Gruppendiskussion der Männer*

*Kodes und Kodegruppen*

*Bedeutung Fahrradfahren in Berlin*

*Positive und negative Beispiele von Orten in Berlin*

*Fragebogen*

*Antworten des Fragebogens zur Gruppendiskussion der Frauen*

*Antworten des Fragebogens zur Gruppendiskussion der Männer*

*Transkripte (digital)*

## Leitfaden zu den Gruppendiskussionen

*Welche Rolle spielt das subjektive Sicherheitsempfinden für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln bei weiblichen und männlichen Studierenden beim Radfahren in Berlin?*

Materialien:

- Aufnahmegräte (2 Stück)
- Papier für Namenschilder
- Moderationskarten
- Dicke Stifte
- Kugelschreiber
- Beamer
- Laptop
- Fragebogen
- Papier für Notizen
- Getränke
- Gläser
- Knabberzeug
- Servietten

Anmerkungen:
Material
Aufgabe Assistenz
Besonderheiten notieren, auf Atmosphäre achten, Notizen machen

| Zeit | Thema/Inhalt | Hauptfrage | Subpunkte | Bemerkung | Ziel |
|---|---|---|---|---|---|
| 18:05-18:15 (10) | ***Ankommen und Begrüßung*** | • Vornamen auf Namensschilder schreiben<br>• Mich und Assistent vorstellen<br>• Forschungsvorhaben erläutern<br>○ Thema „Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden“<br>○ Unterschiede zwischen Frauen und Männern in der Literatur → zwei Gruppendiskussionen<br>○ Berlin und Studierende<br>• Organisatorisches: Dauer (ca. 1,5-2h), Toiletten<br>• Gruppenregeln:<br>○ Es gibt keine falschen Antworten.<br>○ Persönliche Meinung ist wichtig<br>○ Toleranz üben, andere Meinungen gelten lassen<br>○ Ich diskutiere nicht mit.<br>• Hinweis Anonymisierung Daten<br>• Hinweis Aufzeichnung, Verwendung → Einholung Einverständnis | | Stifte, Namensschilder<br>Sitzplan zeichnen | Vorstellung Forschende, Assistenz, Forschungsthema;<br>Klärung organisatorischer Fragen;<br>Regeln zum Umgang miteinander;<br>Aufklärung Datenschutz und Aufnahme |
| 18:15-18:20 (5) | ***Vorstellung*** | *Blitzlicht*<br>• Namen nennen<br>• Satz vervollständigen:<br>*„Fahrradfahren in Berlin bedeutete für mich …“* | | Diktiergeräte, Mikros<br>Aufnahme | Einführung, Warm-up, Kennenlernen |

| Zeit | Thema/Inhalt | Hauptfrage | Subpunkte | Bemerkung | Ziel |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | beginnen | |
| 18:20-18:40 (20) | ***Sicherheit im Allgemeinen*** | • Welche Assoziation habt ihr mit dem Wort Sicherheit?<br>• Was kommt euch als Erstes in den Sinn, wenn ihr an Sicherheitsgefühl bzw. Sicherheitsempfinden denkt? | • Wann habt ihr euch das letzte Mal unsicher gefühlt? Was war da los?<br>• Was/wer hat Einfluss auf euer Sicherheitsempfinden?<br>• Geschlechterspezifische Unterschiede<br>• Unterschied objektive Sicherheit | | Auffassung von Sicherheit erfahren ohne speziellen Fahrradbezug (Vergleich ziehen zum Fahrradbezug) |
| 18:40-19:10 (30) | ***Subjektive Sicherheit beim Radfahren*** | *Video in Ausschnitten zeigen (Rahmenbedingung der Videos erklären)*<br>Anhand dessen diskutieren:<br>• Kennt ihr solche Situationen oder ähnliche?<br>• Wie fühlt ihr euch in solchen Situationen?/Was empfindet/denkt ihr in solchen Situationen? (nervig, unsicher, angst?)<br>• Was für andere „brenzliche“ Situationen habt ihr erlebt?<br><br>Option als Zusammenfassung:<br>*„Wer in Berlin aufs Rad steigt, fährt – fast immer – mit ungutem Gefühl los. Annähernd neun von zehn Radfahrern (84 Prozent) sagen, sie fühlten sich im Straßenverkehr der deutschen Hauptstadt nicht sicher.“ (Thomsen, 2018, Berliner Zeitung)*<br>Stimmt ihr dem zu oder nicht? (Warum) | • Wo fahrt ihr gerne Fahrrad, wo nicht und warum? (Infrastruktur)<br>• Wodurch sicher/unsicher/angst?<br>• Häufigkeit solcher Situationen<br>• Beteiligte<br>• Absicht?<br>• Vermeidbar?<br>• Geschlechterspezifische Unterschiede<br>• Vergleich zu anderen Verkehrsarten<br>• Kleidung (Sicherheitskleidung, Kleider/Röcke)<br>• Abbiegesituation | Laptop, Beamer<br>Videos zeigen | Situationen erfahren, in denen TN sich unsicher fühlen; Gefühle erfahren |

| Zeit | Thema/Inhalt | Hauptfrage | Subpunkte | Bemerkung | Ziel |
|---|---|---|---|---|---|
| 19:10-19:30 (20) | ***Umgang mit Situationen und Konsequenzen*** | • Wie geht ihr mit unsicheren Situationen beim Radfahren um?<br>• Welche Konsequenzen zieht ihr daraus?<br>• Was erhöht euer Sicherheitsgefühl?<br>• Was baut es ab? | • Wachsamer, vorsichtiger, aufmerksamer<br>• primary position bzw. Raum einnehmen<br>• Route verändern (Zeit, Fluss, Vielfalt, Sicherheit, Wohlbefinden) | | Umgang mit unsicheren Situationen und die Konsequenzen für das Verkehrs- und Mobilitätshandeln |
| 19:30-19:40 (10) | ***Wünsche/Anregungen für eine gesteigerte (subjektive) Sicherheit*** | • Was müsste getan werden, damit ihr euch sicherer beim Radfahren fühlt? | • Infrastruktur<br>• Regeln<br>• Handeln | | Maßnahmen für die Verbesserung der (subjektiven) Sicherheit |
| 19:40-19:50 (10) | ***Zusammenfassung*** | • Bitte schreibt eure wichtigsten Punkte der Diskussion auf Moderationskärtchen auf und stellt sie danach in 1-2 Sätzen vor.<br>  ○ Was nehmt ihr aus der Diskussion mit? | | Moderationskarten, Stifte verteilen | Wichtigste Punkte und Konsens der TN erfahren |
| 19:50-20:00 (10) | ***Fragebogen und Verabschiedung*** | • Zum Schluss bitte ich euch noch einen ganz kurzen Fragebogen auszufüllen.<br>• Für Teilnahme bedanken und verabschieden | | Fragebogen austeilen | Informationen durch Fragebogen erfahren; Bedankung; Ausklang; Verabschiedung |

## Informationen zur Gruppendiskussion der Frauen

*Datum:* 16.10.2018

*Uhrzeit:* 18:00 bis 20:00 Uhr

*Dauer der Aufnahme:* 01:37:52 Stunde

*Ort:* Konferenzraum des Verkehrsclub Deutschland e.V., Bundesgeschäftsstelle (Wallstraße 58, 10179 Berlin)

*Anwesende:* acht Teilnehmerinnen, eine Moderatorin/Forscherin, ein Assistent

*Situation/Atmosphäre:* Acht Teilnehmerinnen hatten zur Gruppendiskussion zugesagt und diese acht kamen auch. Der Beginn der Gruppendiskussion verzögerte sich um ca. zehn Minuten, da manche Teilnehmerinnen etwas zu spät kamen. Mit einem etwas verspäteten Beginn wurde zuvor gerechnet. In der Zeit unterhielten sich die anderen Teilnehmerinnen schon untereinander und hatten die Gelegenheit sich etwas kennen zu lernen. Die Frauen, die zu spät kamen, schlossen sich der Unterhaltung schnell an. Der Konferenzraum verlieh der Gruppendiskussion einen offiziellen und seriösen Rahmen und bot gleichzeitig eine entspannte Atmosphäre sowohl für die Teilnehmerinnen als auch für die Moderatorin/Forscherin. Technisch ausgestattet war der Raum ebenfalls und es herrschte eine gute Akustik. Die Sitzanordnung war wie folgt aufgebaut:

Abbildung 12: Eindruck aus der Gruppendiskussion der Frauen
*Um die Privatsphäre der Teilnehmenden zu schützen, entfällt die Grafik bei Veröffentlichung.*
Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Während des Interviews gab es Getränke und Knabbereien. Die Frauen aßen jedoch während der Gruppendiskussion kaum etwas. Nebengeräusche wurden kaum vernommen. Man hörte lediglich ab und zu leise Geräusche aus dem Hof, da die Fenster offen waren und das Klappern des Geschirrs der Teilnehmerinnen. Es war keine Nervosität der Teilnehmerinnen zu spüren, so konnte die Diskussion gleich in einem lockeren und offenen Umfeld beginnen. Auf die erste Frage reagierten die Teilnehmerinnen kurz zögernd bzw. nachdenklich. Danach kam schnell eine Diskussion zustande. Alle Teilnehmerinnen nahmen rege daran teil. Einige Personen sagten mehr als andere, jedoch waren die Unterschiede der Redeanteile nicht gravierend und alle kamen zu Wort. Keiner der Frauen guckte auf ihr Mobiltelefon während der Diskussion. Das Thema schien für die Teilnehmerinnen von großer Bedeutung in ihrem Alltag zu sein und verband sie dadurch. Die Moderatorin/Forscherin musste kaum Nachfragen stellen, denn die Frauen diskutierten untereinander bereitwillig und umfassend über die von der Moderatorin/Forscherin gegebenen Impulse und wichen kaum von der Thematik ab. Um den

angebenden Rahmen von zwei Stunden einzuhalten, griff die Moderatorin/Forscherin etwas lenkend ein, musste jedoch keine Beiträge unterbrechen.

Verschiedene Meinungen wurden akzeptiert, wobei es dabei öfter zu genaueren Nachfragen der Frauen untereinander kam, um die Meinung des anderen zu verstehen oder als eine andere Meinung zu akzeptieren. Die Beiträge der Teilnehmerinnen sind aufgrund der lockeren Atmosphäre und der Redebereitschaft als ehrlich einzustufen. Zwischen den Teilnehmerinnen und der Moderatorin/Forscherin sowie dem Assistenten waren keine hierarchen Strukturen zu erkennen, da alle Studierende sind. Es herrschte eine freundschaftliche Atmosphäre zwischen den Beteiligten. Auch nach dem Ausschalten des Diktiergeräts wurde sich weiter unterhalten und es wurde Interesse an den Forschungsergebnissen bekundet. Die Teilnehmerinnen verließen zum großen Teil gemeinsam das Gebäude.

*Besonderheiten des Verlaufs:* Die Aufnahme musste zu keinem Zeitpunkt unterbrochen werden und der Leitfaden konnte von der Reihenfolge beibehalten werden. Situationsbedingte Nachfragen wurden hinzugefügt. Zwei Personen sind zwischendurch auf Toilette gegangen, stiegen nach kurzer Wiederholung der Frage, wenn zu einem neuen Thema übergegangen worden ist, jedoch sofort wieder in die Diskussion ein.

## Informationen zur Gruppendiskussion der Männer

*Datum:* 23.10.2018

*Uhrzeit:* 18:00 bis 20:00 Uhr

*Dauer der Aufnahme:* 01:42:43 Stunde

*Ort:* Konferenzraum des Verkehrsclub Deutschland e.V., Bundesgeschäftsstelle (Wallstraße 58, 10179 Berlin)

*Anwesende:* neun Teilnehmer, eine Moderatorin/Forscherin, ein Assistent

*Situation/Atmosphäre:* Neun Teilnehmer hatten zur Gruppendiskussion zugesagt und diese neun kamen auch. Der Beginn der Gruppendiskussion verzögerte sich um ca. zehn Minuten, da manche Teilnehmer etwas zu spät kamen. Mit einem etwas verspäteten Beginn wurde zuvor gerechnet. In der Zeit unterhielten sich manche der Teilnehmer untereinander und andere guckten sich Broschüren an, die in dem Raum auslagen oder sie schauten auf ihr Mobiltelefon. Im Vergleich zur Gruppendiskussion der Frauen unterhielten sich die Männer weniger. Der Konferenzraum verlieh der Gruppendiskussion einen offiziellen und seriösen Rahmen und bot gleichzeitig eine entspannte Atmosphäre sowohl für die Teilnehmer als auch für die Moderatorin/Forscherin. Jedoch fühlte sich die Moderatorin/Forscherin bei der Gruppendiskussion mit den Frauen wohler. Technisch ausgestattet war der Raum ebenfalls und es herrschte eine gute Akustik. Die Sitzanordnung war wie folgt aufgebaut:

Abbildung 13: Eindruck aus der Gruppendiskussion der Männer
*Um die Privatsphäre der Teilnehmenden zu schützen, entfällt die Grafik bei Veröffentlichung.*
Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Während des Interviews gab es Getränke und Knabbereien. Die Männer aßen oft während der Gruppendiskussion. Nebengeräusche wurden kaum vernommen. Man hörte lediglich ab und zu leise Geräusche aus dem Hof, da die Fenster offen waren und das Klappern des Geschirrs der Teilnehmer. Es war keine Nervosität der Teilnehmer zu spüren, so konnte die Diskussion gleich in einem lockeren und offenen Umfeld beginnen. Jedoch gestaltete sich die Diskussion unter den Männern anfangs schwierig und sie gaben nur ihre Meinung wieder und schauten dabei die Moderatorin/Forscherin an ohne Bezug auf andere Beiträge zu nehmen. Ab Minute 05:41 sprachen die Teilnehmer das erste Mal miteinander, sodass im Verlauf die Diskussion untereinander immer angeregter wurde. Alle Teilnehmer nahmen an der Diskussion teil. Einige Personen sagten mehr als andere. Die Verteilung der Redeanteile war unterschiedlicher als bei den Frauen, aber jede Person sagte mehrmals etwas. Insbesondere Person 9 äußerte sich wenig. Es konnte nicht erschlossen werden warum. Das Thema schien für die Teilnehmer von

großer Bedeutung in ihrem Alltag zu sein und verband sie dadurch. Zwischendurch guckten fast alle Männer ab und zu auf ihr Mobiltelefon, schienen sich dadurch aber trotzdem nicht merklich weniger an der Diskussion zu beteiligen. Die Moderatorin/Forscherin musste anfangs häufiger Nachfragen stellen, später diskutierten die Männer untereinander bereitwillig und umfassend über die von der Moderatorin/Forscherin gegebenen Impulse und wichen kaum von der Thematik ab. Um den angebenden Rahmen von zwei Stunden einzuhalten, griff die Moderatorin/Forscherin etwas lenkend ein, musste jedoch keine Beiträge unterbrechen. Einmal fiel sie einem Teilnehmer ausversehen ins Wort, der durfte seine Ausführungen aber beenden.

Verschiedene Meinungen wurden akzeptiert, wobei es dabei öfter zu genaueren Nachfragen der Männer untereinander kam, um die Meinung des anderen zu verstehen oder als eine andere Meinung zu akzeptieren. Die Beiträge der Teilnehmer sind aufgrund der lockeren Atmosphäre und der Redebereitschaft als ehrlich einzustufen. Zwischen den Teilnehmern und der Moderatorin/Forscherin sowie dem Assistenten waren keine hierarchen Strukturen zu erkennen, da alle Studierende sind. Es herrschte eine gute Atmosphäre zwischen den Beteiligten. Auch nach dem Ausschalten des Diktiergeräts wurde sich teilweise weiter unterhalten und es wurde Interesse an den Forschungsergebnissen bekundet. Einige Teilnehmer verließen sehr schnell allein das Gebäude andere gingen gemeinsam.

*Besonderheiten des Verlaufs:* Die Aufnahme musste zu keinem Zeitpunkt unterbrochen werden und der Leitfaden konnte von der Reihenfolge beibehalten werden. Situationsbedingte Nachfragen wurden hinzugefügt. Acht Personen sind zwischendurch auf Toilette gegangen, stiegen nach kurzer Wiederholung der Frage, wenn zu einem neuen Thema übergegangen worden ist, jedoch sofort wieder in die Diskussion ein.

## Kodes und Kodegruppen

**Akustik**
- *Musik*
- *Umweltwahrnehmung*

**Ausrüstung**
- *Bremse*
- *Fahrradmitnahme-Ticket*
- *Helm*
- *Licht*
- *Mit Geräusch bemerkbar*
- *Reflektoren*
- *Sicherheitsausrüstung allgemein*
- *Smartphone*

**Berlin**
- *Angst*
- *Bedeutung Fahrradfahren*
- *Orte*

**Handeln**
- *Absicht*
- *Aggressiv*
- *Aufmerksamkeit*
- *Belehren*
- *Hineinversetzen*
- *(Keine) Rücksichtnahme*
- *Kein Verständnis*
- *Primary Position*
- *Schulterblick*
- *Sicht/sichtbar*
- *Situation anpassen*

**Infrastruktur**
- *Abgrenzung*
- *Fußweg*
- *Gestaltung*
- *Grünfläche*
- *Infrastruktur allgemein*
- *Radverkehrsanlagen*
- *Straße*
- *Verkehrsführung*
- *Weniger Motorisierter Verkehr*

**Interviewerin**
- *Frage/Impuls*
- *Sonstiges*

**Konflikte/Situationen**
- *Allein*
- *Mit anderen motorisierten Fahrzeugen*

*Mit Autofahrenden*
*Mit Fahrradfahrenden*
*Mit zu Fuß Gehenden*
*Schwächere Partei*
*Verkehr*

**Recht und Regeln**
*Ampel*
*Recht*
*Verkehrsregeln*

**Schweigen**

**Sicherheitseinfluss**
*Alter*
*Dunkelheit*
*Eigenverantwortung*
*Erfahrung*
*Finanzielle Sicherheit*
*Fluchtmöglichkeit*
*Gewissheit*
*Mobilitätsbildung*
*Physisches/psychisches Wohl*
*Räumlicher Schutz vs. von Außenwelt abgeschnitten*
*Transport*
*Vertrautheit*
*Zu mehrt vs. allein*

**Sicherheitsempfinden**
*Angst vs. nervig/ärgerlich*
*Einschränkung durch Unsicherheit*
*Freiheit vs. Sicherheit*
*Geschlechterspezifisch*
*Keine Gedanken machen*
*Keine Sicherheit*
*Normalisierung*
*Respekt*
*Sicherheitsgefühl*

**Witterung**

**Zeit**

## Bedeutung Fahrradfahren in Berlin

Tabelle 3: Bedeutung Fahrradfahren in Berlin

| Bedeutung | Frauen | Männer |
|---|---|---|
| Freiheit | 2 | 2 |
| Spontanität | 1 | |
| Entspannung | 1 | |
| Flexibilität | 2 | 1 |
| Schnell | | 3 |
| Stadt sehen | | 1 |
| Bewegung/Sport | 1 | 1 |
| Mobilität | 1 | |
| Fortbewegung | | 3 |
| Alternative Öffentliche Verkehrsmittel | | 1 |
| Lange Wege | 1 | |
| Vorfahrt verzichten | | 1 |
| Quaos | 1 | |
| Stress/Ärger | | 2 |
| Gefahr | 1 | |
| Kampf | | 1 |

Quelle: Gruppendiskussionen der Frauen und der Männer (2018)

## Positive und negative Beispiele von Orten in Berlin

Tabelle 4: Positive Beispiele von Orten in Berlin

| Ort | Beschreibung der Teilnehmenden | Frauen | Männer |
|---|---|---|---|
| Karl-Marx-Straße | breiter Fahrradweg auf der Straße, keine parkenden Autos | 2 | |
| Linienstraße | Fahrradstraße (zu Stoßzeiten voll) | | 3 |
| Tiergarten | Park | | 1 |
| Bismarckstraße | etwas bessere Alternative zur Bismarckstraße, aber nicht wirklich gut | | 2 |

Quelle: Gruppendiskussionen der Frauen und der Männer (2018)

Tabelle 5: Negative Beispiele von Orten in Berlin

| Ort | Beschreibung der Teilnehmenden | Frauen | Männer |
|---|---|---|---|
| Köpenicker Straße | parkende Autos auf dem Radweg, aus Parklücken kommende Autos | 1 | |
| Scharnweberstraße vom Kurt-Schumacher-Platz weg | Aufbau: Fußweg, Bäume, Radweg und parkende Autos → zu Fuß Gehende nehmen Radweg nicht war, öffnende Autotüren | 1 | |
| Karl-Liebknecht-Straße beim Alexanderplatz | Radfahrende können geradeaus fahren auf der Busspur, rechts daneben ist jedoch noch eine Abbiegerspur → schneiden von Radfahrenden | 1 | |
| Hauptstraße → Rheinstraße → Schloßstraße | Busspur mit vielen Ampeln, drängelnden Taxen und Bussen, parkende Autos zweite, dritte Reihe | 1 | |
| Kolonnenstraße Ecke Hauptstraße | verunglückte Radfahrende durch abbiegende Lkws | 1 | |
| Kantstraße | schlimm, kein Radweg, Lieferverkehr, zu viel Verkehr | | 4 |
| Torstraße | kein Radweg | | 3 |
| Martin-Luther-Straße | zu viel Verkehr | | 1 |
| Straße des 17. Juni | Bodenbelag | | 1 |
| Unter den Linden | Touristen, abbiegende Lkws/Busse | | 2 |

Quelle: Gruppendiskussionen der Frauen und der Männer (2018)

## Fragebogen

# Fragebogen zur Gruppendiskussion am 23.10.18

Danke für deine Teilnahme an der Gruppendiskussion und die Zeit, die du investiert hast. Du trägst dazu bei, dass das Thema subjektive Sicherheit ein Stückchen mehr ins Bewusstsein gerückt wird und sich die Verhältnisse für Fahrradfahrende verbessern. Bitte fülle noch kurz den Fragebogen aus (Dauer ca. 1-2 Minuten). Vielen Dank!

In welchem Jahr wurdest du geboren?

19

An welcher Universität bzw. (Fach-)Hochschule studierst du?

Wie häufig fährst du in der Regel Fahrrad?

- ○ täglich bzw. fast täglich
- ○ mehrmals bis einmal die Woche
- ○ mehrmals im Monat
- ○ seltener

Seit wie vielen Jahren fährst du ungefähr regelmäßig Fahrrad?

- ○ seit weniger als einem Jahr
- ○ seit einem bis zwei Jahren
- ○ seit drei bis fünf Jahren
- ○ seit fünf bis zehn Jahren
- ○ seit über zehn Jahren

Welche Aussagen treffen beim Radfahren auf dich zu?

| | stimme zu | stimme eher zu | stimme eher nicht zu | stimme nicht zu |
|---|---|---|---|---|
| Ich fahre schneller als der Durchschnitt. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ich fahre vorausschauend. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ich fahre am liebsten auf dem Fahrradweg. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ich fahre offensiv. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ich halte mich an alle Verkehrsregeln. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ich fahre am liebsten auf der Straße. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ich fühle mich überwiegend sicher beim Fahrradfahren. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Wie oft fährst du in der Regel selbst mit dem Auto?

- ○ einmal bis mehrmals die Woche
- ○ einmal bis mehrmals im Monat
- ○ mehrmals im Jahr
- ○ seltener
- ○ nie, ich habe aber einen Führerschein
- ○ nie, ich habe keinen Führerschein

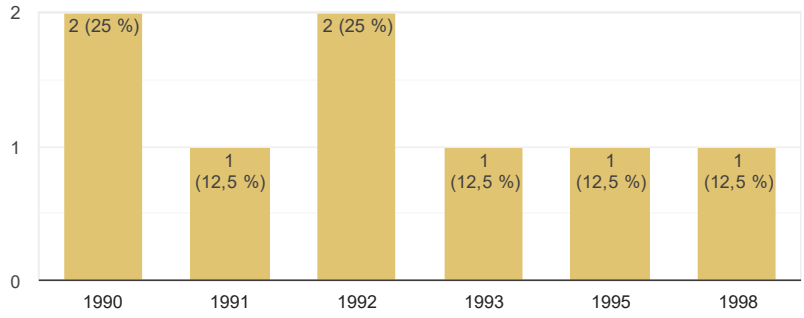
Hier hast du Platz für Anmerkungen jeglicher Art.

## Antworten des Fragebogens zur Gruppendiskussion der Frauen

Anzahl der Teilnehmenden: 8

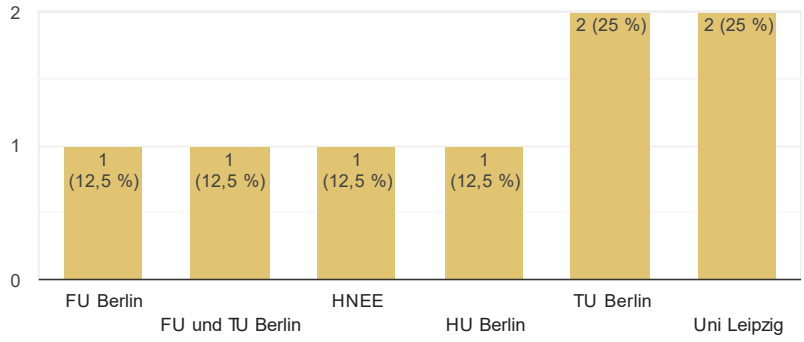
### In welchem Jahr wurdest du geboren?

8 Antworten



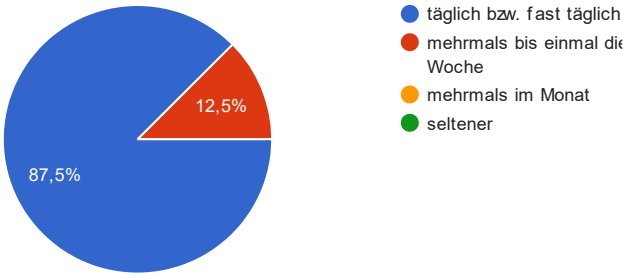

### An welcher Universität bzw. (Fach-)Hochschule studierst du?

8 Antworten



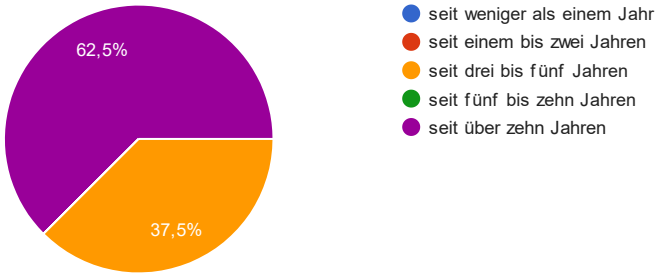

### Wie häufig fährst du in der Regel Fahrrad?

8 Antworten



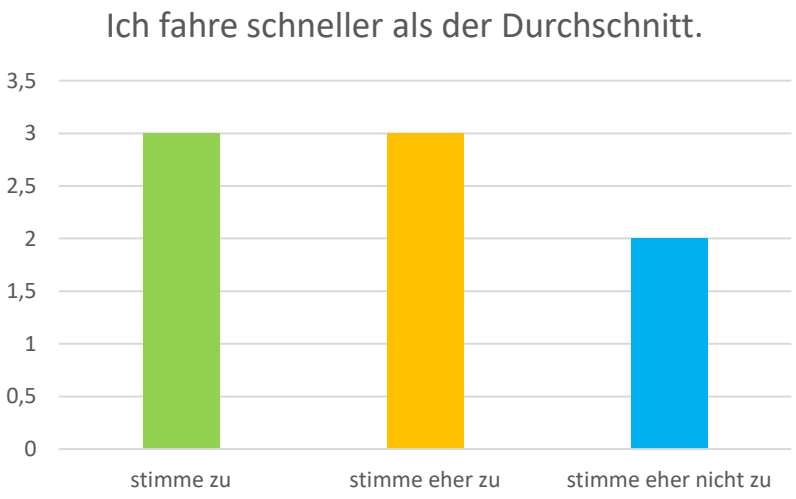
Seit wie vielen Jahren fährst du ungefähr regelmäßig Fahrrad?

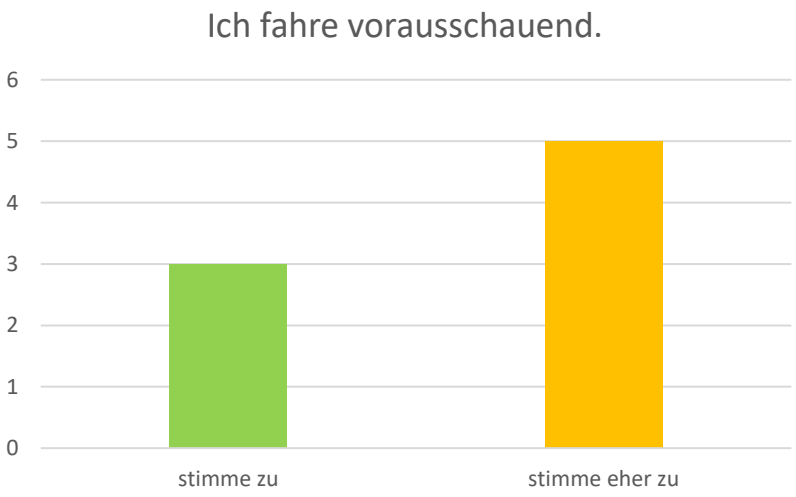
8 Antworten

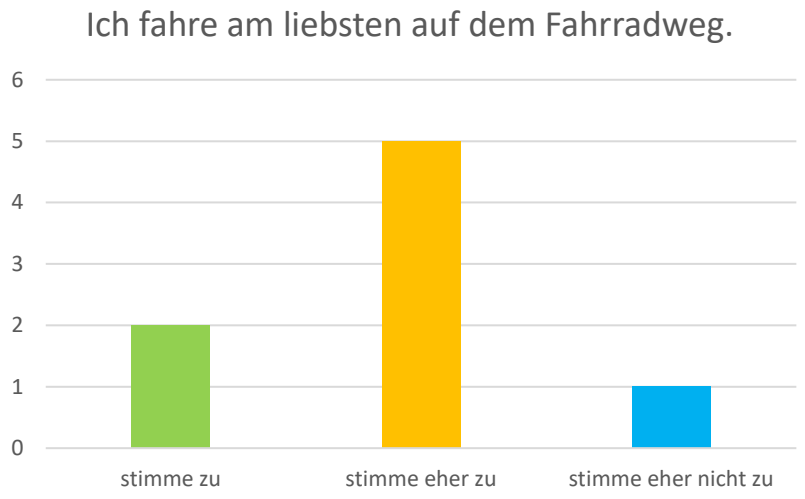


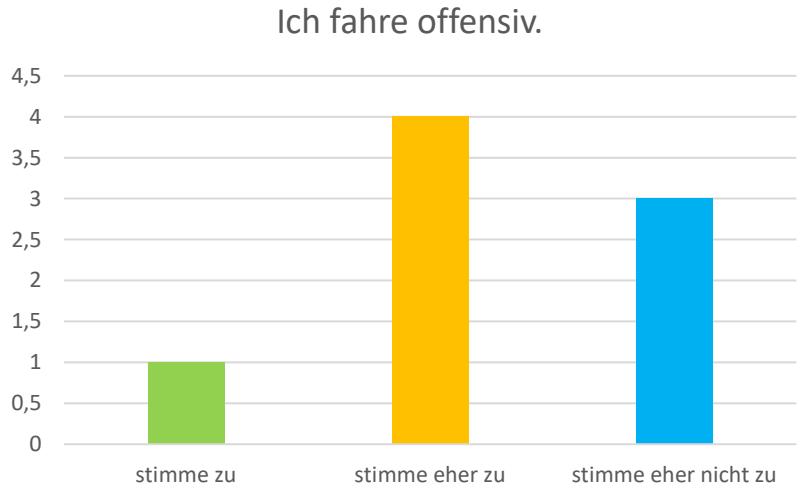

Alle Frauen, die seit über zehn Jahren Fahrrad fahren, fahren täglich bzw. fast täglich. Aber nicht alle Teilnehmerinnen, die täglich bzw. fast täglich fahren, fahren bereits seit über zehn Jahren.

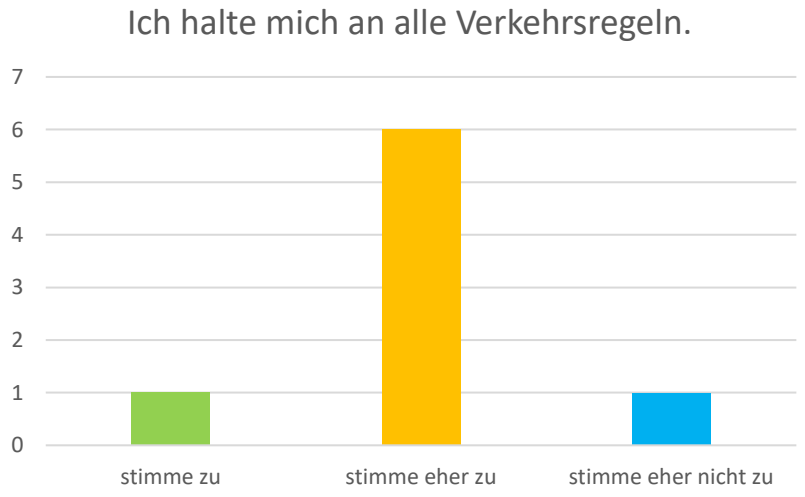
**Welche Aussagen treffen beim Radfahren auf dich zu?**

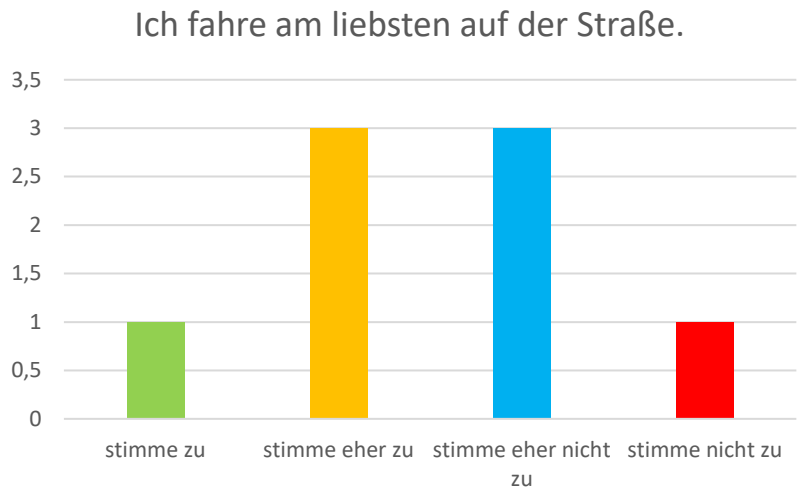


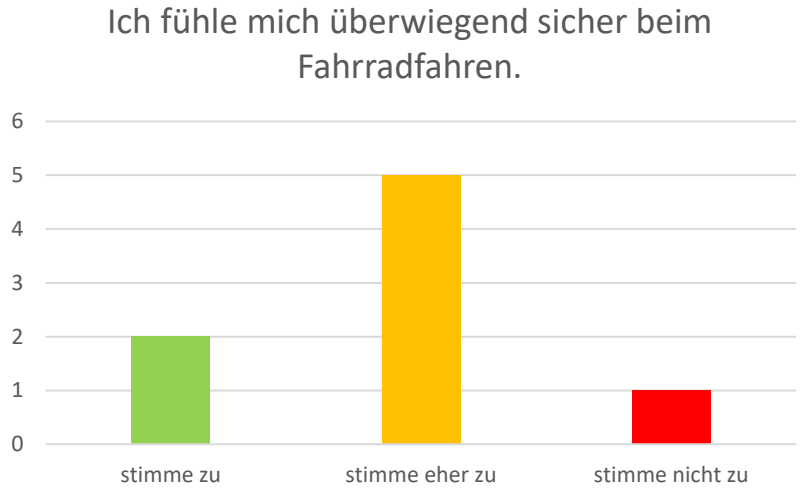




Ich fahre am liebsten auf dem Fahrradweg.
6
5
4
3
2
1
0
stimme zu
stimme eher zu
stimme eher nicht zu


Ich fahre offensiv.
4,5
4
3,5
3
2,5
2
1,5
1
0,5
0
stimme zu
stimme eher zu
stimme eher nicht zu


Ich halte mich an alle Verkehrsregeln.
7
6
5
4
3
2
1
0
stimme zu
stimme eher zu
stimme eher nicht zu

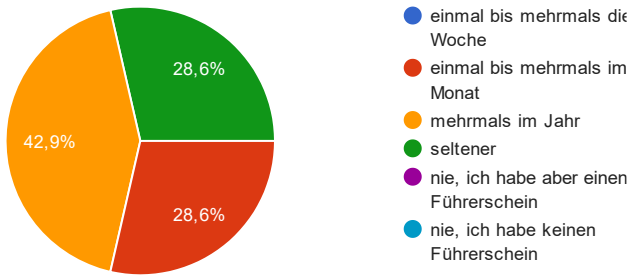



Es wurde keine Korrelation zwischen der Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades, der Anzahl der Jahre und der Sicherheit festgestellt. Auch keine anderen auffälligen Zusammenhänge zwischen den Aussagen untereinander und den beiden anderen genannten Parametern sind zu erkennen.

Wie oft fährst du in der Regel selbst mit dem Auto?

7 Antworten

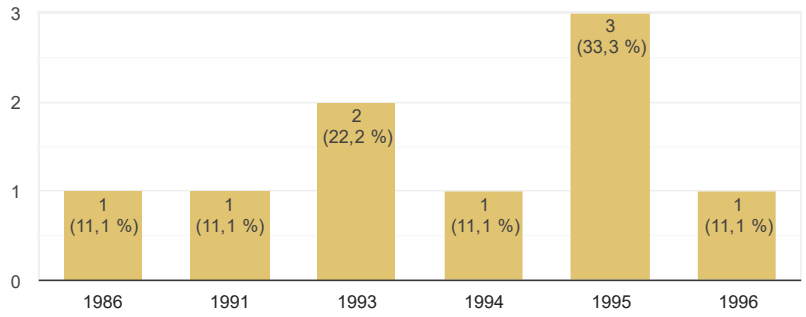


# Antworten des Fragebogens zur Gruppendiskussion der Männer

Anzahl der Teilnehmenden: 9

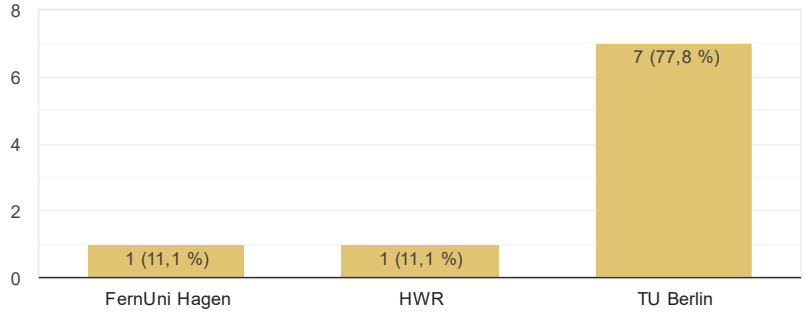
## In welchem Jahr wurdest du geboren?

9 Antworten



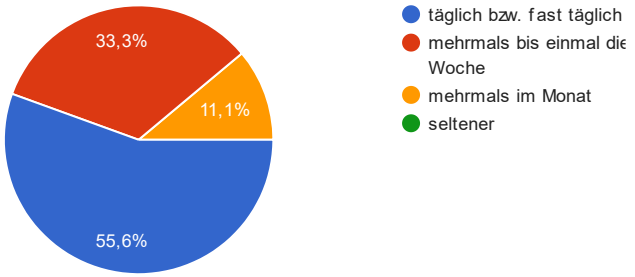

## An welcher Universität bzw. (Fach-)Hochschule studierst du?

9 Antworten



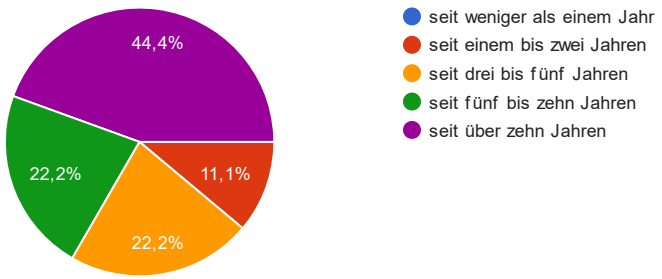

## Wie häufig fährst du in der Regel Fahrrad?

9 Antworten



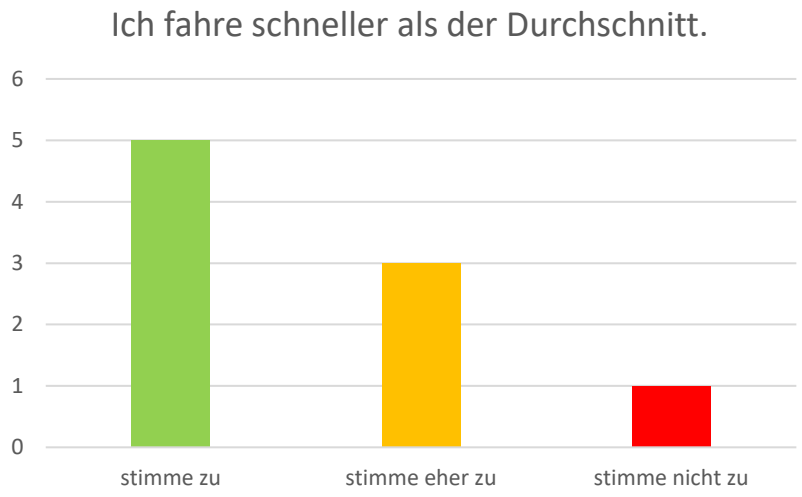
Seit wie vielen Jahren fährst du ungefähr regelmäßig Fahrrad?

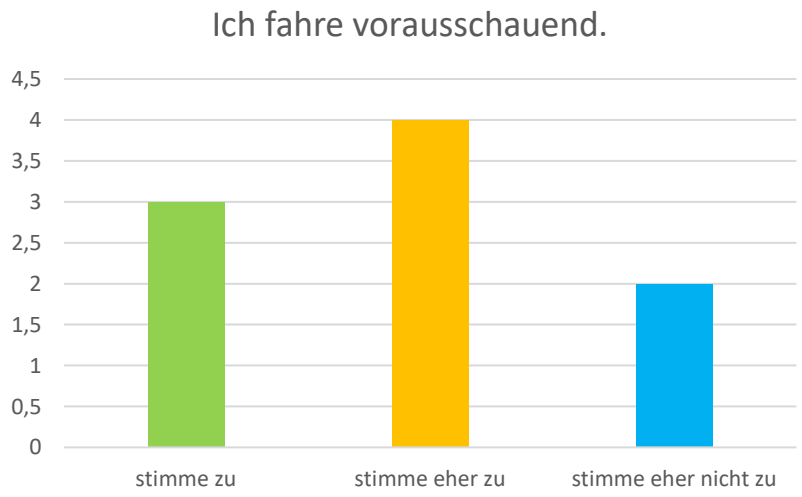
9 Antworten

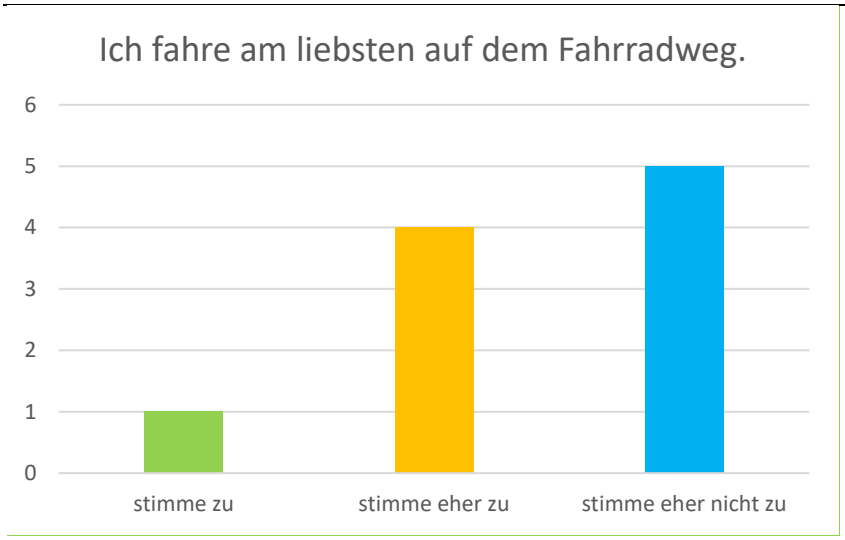


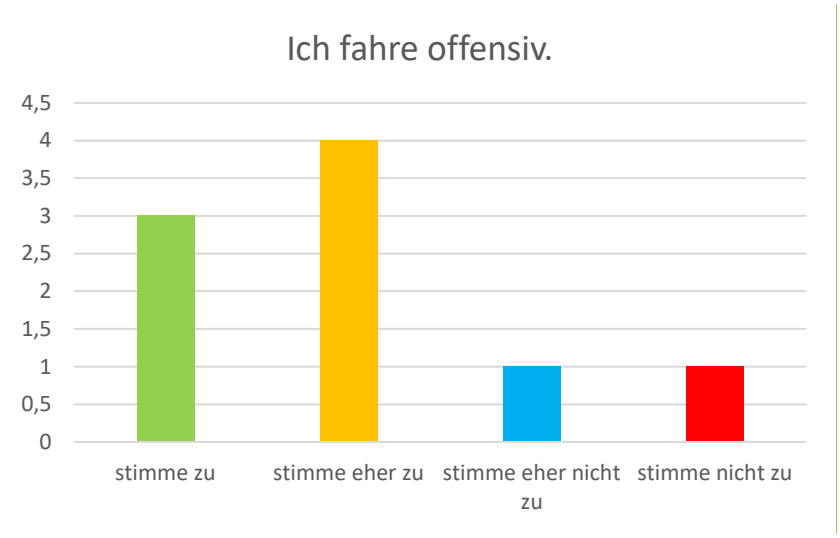

Bei den Männern ist keine Korrelation zwischen der Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades und Jahre, die Fahrrad gefahren werden, zu erkennen.

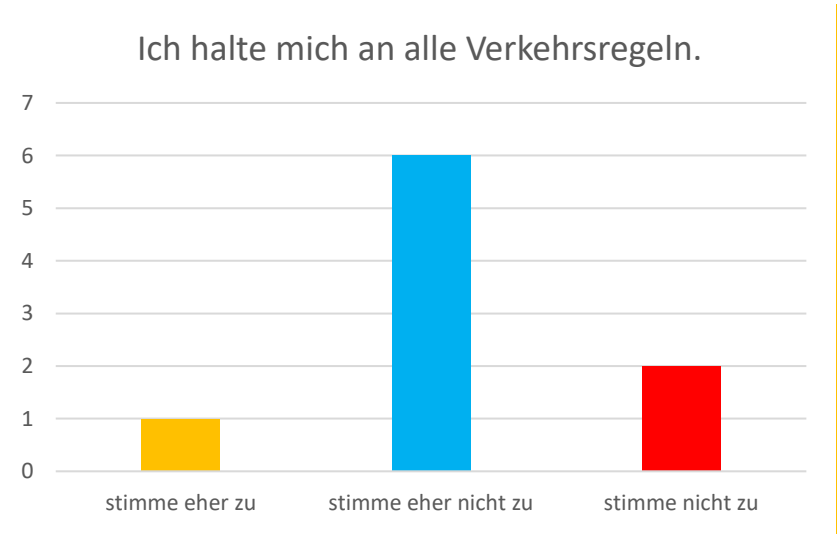
**Welche Aussagen treffen beim Radfahren auf dich zu?**

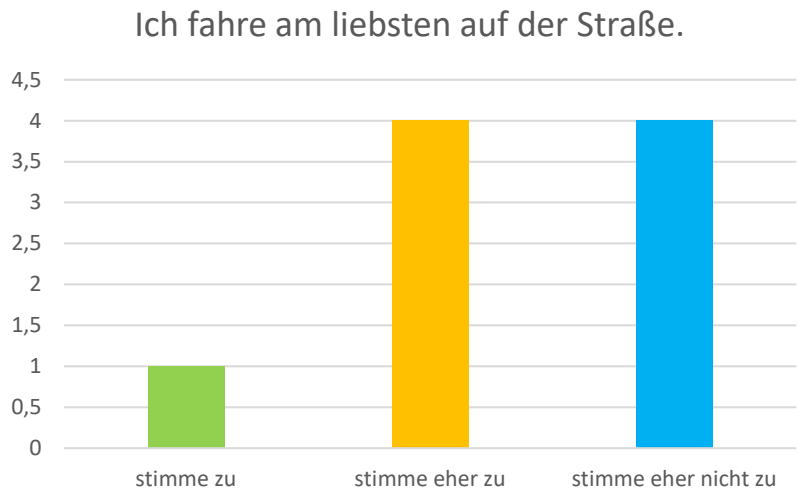


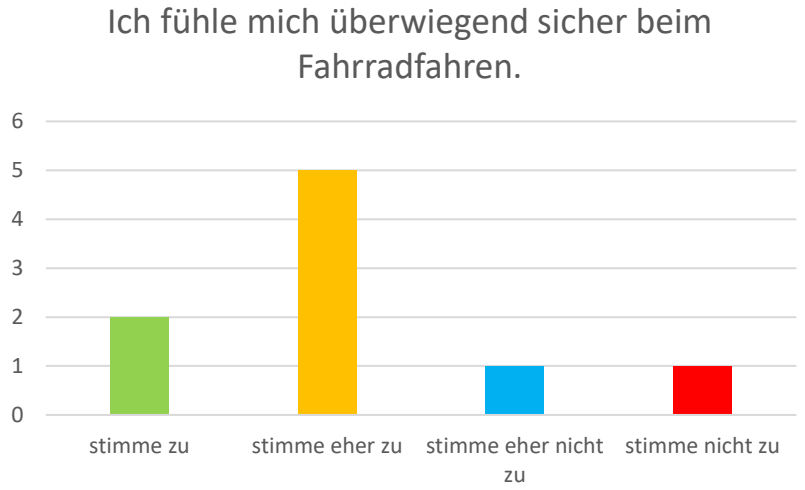




Ich fahre am liebsten auf dem Fahrradweg.
6
5
4
3
2
1
0
stimme zu
stimme eher zu
stimme eher nicht zu

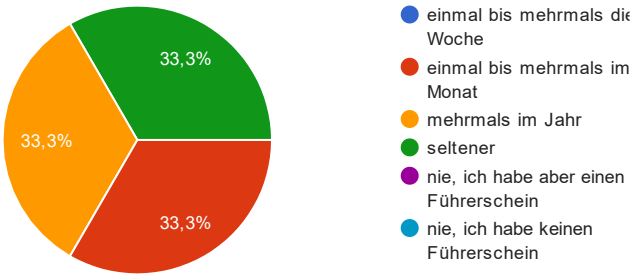

Ich fahre offensiv.
4,5
4
3,5
3
2,5
2
1,5
1
0,5
0
stimme zu
stimme eher zu
stimme eher nicht zu
stimme nicht zu


Ich halte mich an alle Verkehrsregeln.
7
6
5
4
3
2
1
0
stimme eher zu
stimme eher nicht zu
stimme nicht zu




Es wurde keine Korrelation zwischen der Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades, der Anzahl der Jahre und der Sicherheit festgestellt. Auch keine anderen auffälligen Zusammenhänge zwischen den Aussagen untereinander und den beiden anderen genannten Parametern sind zu erkennen.

Wie oft fährst du in der Regel selbst mit dem Auto?

9 Antworten