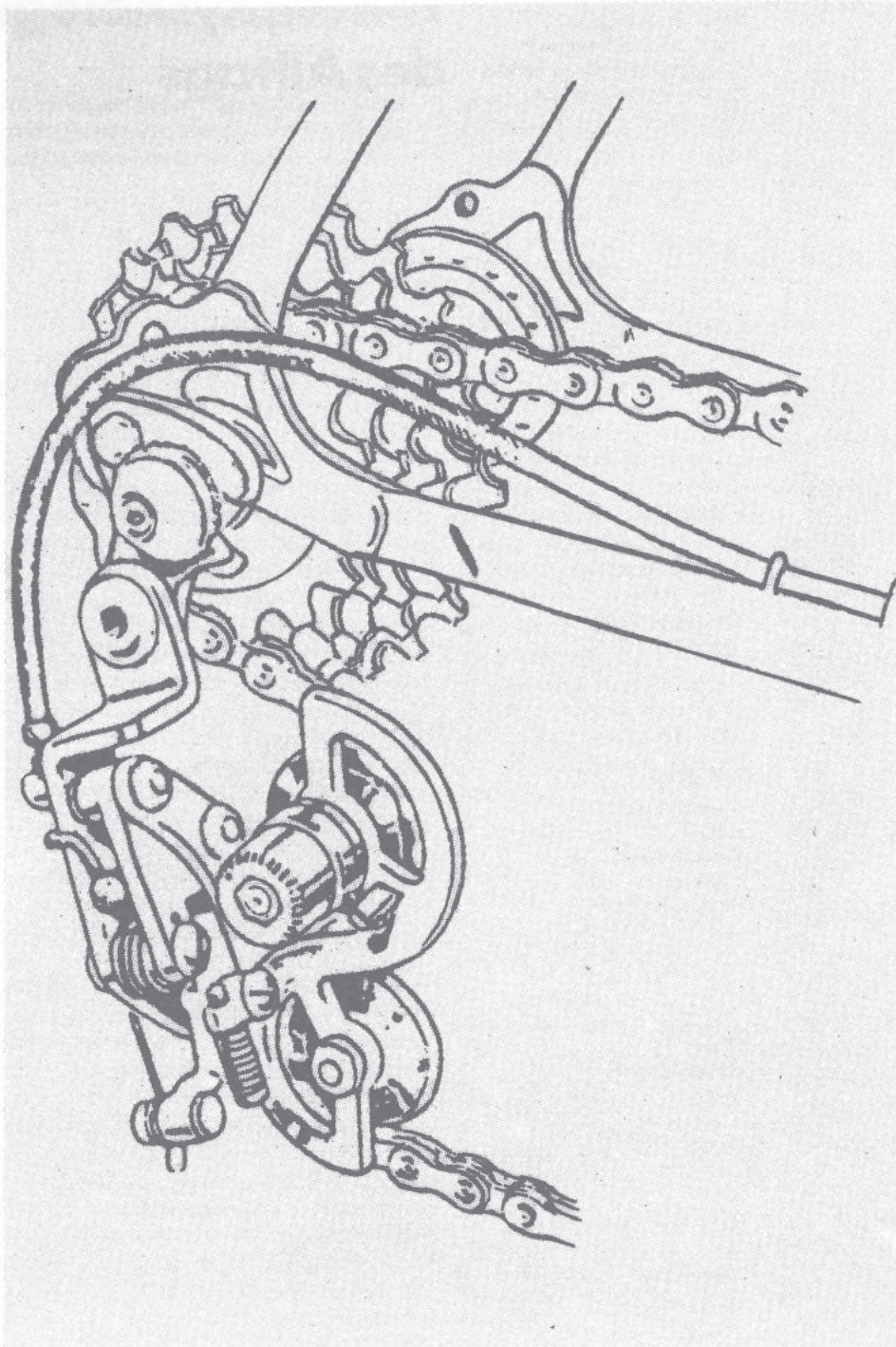




Michael P. Degen

Wie Seelisches in die Gänge kommt

Radfahren: Lebenssteigerungen durch Herunterschalten

„.... das ist, als ob du schwebst. Du kannst mit den Vögeln konkurrieren. Das ist wirklich so, als wärst du kurz vorm Abheben.... ja, irgendwie übermenschliche Kräfte, die du da entwickelst... Da ist man dann auch in einer Hochstimmung.... dieses Gefühl des Leichten und Schwebenden. Das bringt was! (...) Ich komme mir da wirklich vor, na ja, als hätte die Seele Flügel bekommen.“¹

Hier ist die Rede vom Radfahren. Seit einigen Jahren hat es diese Fortbewegungsweise, die im Zuge der allgemeinen Verfügbarkeit des Automobils in den Nachkriegsjahren eher mit mitleidigen Kommentaren bedacht wurde oder Synonym eines Schmähwortes geworden war, zu einer erstaunlichen (neuen) Beliebtheit gebracht. Das wiedergewonnene Terrain des Fahrrads – das ja in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts noch ein Massenverkehrsmittel war – zeigt sich in einer Stadt wie Köln ganz anschaulich an einer Zunahme der (rot eingefärbten) Radwege, die meist zwangsläufig mit einer Beschränkung des Raumes für Autofahrer oder Fußgänger verbunden ist. Die neue Attraktivität des Fahrrads hat es auch als Werbeträger interessant gemacht. Das Fahrrad taucht als Hintergrund von immer mehr Anzeigen auf; Boutiquen, Apotheken und andere Geschäfte dekorieren mit ihm ihre Schaufenster; häufig ist es einer der Gewinne in Preisausschreiben.

Einen persönlichen Eindruck von der neuerlichen Radfahr-Begeisterung dürfte wohl jeder Leser, sofern er diese nicht selbst teilt, bereits einmal gewonnen haben. Sei es, daß man als Autofahrer vermehrt zu beunruhigenden Ausweichmanövern ansetzen muß und sich ob der unkonventionellen Fahrweise mancher Rad-

fahrer, die sich wenig um das automobil-gemäße Reglement scheren, verwundert, ängstigt oder ärgert. Oder daß man umgekehrt von Radfahrern beschimpft wird, die man beim Abbiegen fast 'versägt' hat bzw. deren Radweg man unwissentlich für einen Parkstreifen hielt. Auch als Fußgänger kann man in ähnliche Auseinandersetzungen geraten. Man fühlt sich durch auf dem Gehweg oder in Fußgängerzonen fahrende Radler bedrängt oder wird seinerseits mit lautem Geklingel vom Radstreifen gescheucht, auf den man gedankenverloren einen Fuß gesetzt hat.

Die Presse greift solche Auseinandersetzungen besonders in den Sommermonaten dankbar als Dauerthema auf und bietet in ihren Leserforen Platz für wechselseitige Vorwürfe und Forderungen². Darin wird dann erkennbar, daß es um weitreichendere Zusammenhänge geht, um ganze Gesellschafts- und Lebensentwürfe.

Daß es beim Radfahren seelisch um 'mehr und anderes' geht als um ein bloßes Sich-Fortbewegen, zeigt sich auch in literarischen Zeugnissen eines früheren Fahrradenthusiasmus. So schreibt z.B. der französische Maler VLAMINCK:

„Die Entstehung der Welt fing für mich in dem Augenblick an, wo ich ein Fahrrad mein eigen nannte. Ihm verdanke ich die ersten Erlebnisse unter dem weiten Himmel, die ich staunenden Herzens genoß, meine ersten Entdeckungen; die Sinne erfaßten mit-eins das Wesen von Raum und Freiheit.“ (Zitiert in RAUCK et al. 1979, 188)

Solche Steigerungen eines 'Lebens', die auch in Gesprächen mit heutzutage Radfahr-Begeisterten anklingen, ebenso wie das fast modenhafte Wieder-Aufleben des Radfahrens und schließlich die zu beobachtenden Auseinandersetzungen, in denen sich sehr viel Drängendes manifestiert – all das macht als Psychologen neugierig auf eine Untersuchung; nicht zuletzt, wenn man selbst Rad fährt.

Warum ist das Radfahren auf einmal 'in', was verspricht man sich – psychologisch gesehen – davon? 'Fitneßwelle', 'Bewegungstrieb' oder 'Umweltbewußtsein' sind keine psychologischen Erklärungen dafür, sondern provozieren eigentlich ein Weiterfragen, was Seelisches denn davon hat. Geht man davon aus, daß Seelisches ein Spannungs- und Problemgefüge 'in sich' ist, so stellen Modetrends wie das Radfahren eine kulturelle Verheißung für Seelisches dar, zu 'idealen' Ordnungs- und Lösungsformen seiner immanenten Konstruktionsprobleme zu finden, sich gleichsam neu 'durchzustylen'. Eine psychologische Untersuchung zum Radfahren mußte somit zunächst einmal damit rechnen, daß Idealbildungen in Form von Geschichten über das Radfahren angeboten werden. Diese galt es nicht einfach abzutun, sondern beschreibend aufzugreifen und auf Probleme und Spannungen zu beziehen, für die im Radfahren eine Lösungsform angestrebt wird.

Kinderleichte Welt und Nicht-Durchkommen

Im Rahmen der zum Zweck der Untersuchung durchgeführten Tiefeninterviews stößt man zunächst tatsächlich auf große Schwierigkeiten, will man etwas darüber erfahren,

was beim Radfahren *selbst* vor sich geht; stattdessen kommt es zu einer Ausbreitung von Bewältigungsgeschichten. Dabei wird Radfahren plakativ qualifiziert als etwas, das „Spaß“ macht, das „Genuß“ oder „Bereicherung“ bedeutet, das zu Glücks-, Hoch- oder Triumphgefühlen führt.

Wie ein Versprechen wird am Radfahren ein Entwurf von Leichtgängigkeit, Glattem, Ungebrochenem zu entwickeln versucht. Es wird beschrieben als etwas Kinderleichtes, das man problemlos beherrscht und mit dem man spielerisch umgehen kann.

Das Fahrrad bestehe aus wenigen Teilen; es habe eine durchsichtige Technik, die man „einfach im Griff“ habe – genauso wie das Fahren selbst. Mit dem Fahrrad könne man im Prinzip überall hinfahren, an alles herankommen, überall durchkommen. Man sei mit ihm unabhängig und frei, „auf nichts weiter angewiesen“. Es garantiere einem „Sicherheit und Beständigkeit“ und eröffne zugleich einen Spielraum an Beweglichkeit und Mobilität. Eine Vielzahl von Erlebnissen sei mit ihm wieder erschließbar, etwa das Spüren von Luft, Wind und Geräuschen, die Wahrnehmung von Umwelt und Landschaft, das Empfinden eigener Kraft und Geschicklichkeit.

Beim Radfahren könne man abschalten und sich versenken. Es sei entspannend und harmonisch, und man gerate in eine positive Gemüthsstimmung, aus der heraus alles einfach erscheine: „Als wärest du kurz vorm Abheben.“ Das Leben und seine Probleme stellen sich plötzlich ganz leicht dar – „als könnte man dran vorbeihuschen“.

Radfahren wird so als eine *kinderleichte Welt* expliziert, in der es noch (bzw. wieder) „überschaubar“, „einfach“ und „durchsichtig“ zugeht, die man im Griff hat und in der gleichzeitig vieles (wieder) in Gang kommt und möglich erscheint.

In einer ständigen Spannungsbeziehung zu

diesem 'kinderleichten' Betreiben von Entwicklung stehen jedoch vielfältige Erfahrungen des Begrenzt-Werdens. Denn die kinderleichte Welt gerät ständig in Probleme des *Durchkommen*; sie erscheint als eine „wackelige Angelegenheit“, bei der es zwischen „Absolut-wahnsinnig-Werden“ über das Erfahren des Nicht-Durchkommens und dem Triumph beim Beweis der Tragfähigkeit dieser Welt hin und her schwankt.

So gehört zum Radfahren etwa das Überwinden-Müssen von Steigungen, Wetterunbilden, Hindernissen oder auch von „sich selbst“, den „eigenen Leistungsgrenzen“. Als Widerständiges zeigen sich ebenso Betriebsprobleme des Fahrrads: Sich-Lokkerndes, Unrundes, Knirschendes und Knackendes wollen ständig unter Kontrolle gebracht, die „Gepäckfrage“, Kettenschutz und Diebstahlsicherung müssen gelöst werden. Dem Durchkommen stehen nicht zuletzt Einengungen und Behinderungen im Straßenverkehr entgegen. Andere Verkehrsteilnehmer, umständliche Wegeführungen, Einbahnstraßen, Linksabbiegeprobleme oder den Fahrfluß unterbrechende Ampeln wollen umgangen werden – andernfalls kann „ohnmächtige Wut“ aufkommen.

All diese Herausforderungen haben einen ambivalenten Charakter: Sie sind Gefährdungen und Chancen für die kinderleichte Welt zugleich, indem sie die Bewältigungsgeschichten in eine Steigerung bringen. Denn die Interviewten brüsten sich damit, Wind und Wetter zu trotzen, Steigungen ohne abzusteigen zu bewältigen, die eigenen Leistungsgrenzen bis zur Verausgabung „treiben“ zu können. Sie geben sich als Kenner und Könnner aus, die die Fahrradtechnik verstehen und durchschauen und (alle) Reparaturen ohne fremde Hilfe ausführen. Durch An- und Umbauten werden Transportbegrenzungen und Unzulänglichkeiten aufzuheben gesucht.

Und auch den Verkehr haben die Interviewten unter Kontrolle. Sie kennen ihre „Pappenheimer“ (die anderen Verkehrsteilnehmer, die ihr Durchkommen behindern oder sie gefährden)

und können deren Verhalten schon vorausberechnen. Mit „Tricks“ und „Feinheiten“ werden dem Durchkommen entgegenstehende Reglementierungen umgangen. Man betrachtet sich hinsichtlich der Verkehrsregeln etwa mal als 'Autofahrer' oder als 'Fußgänger', je nachdem, was für das Fortkommen gerade günstiger ist. Oder man erfindet einen trickreichen Weg für das Linksabbiegen, bei dessen vorschriftsmäßiger Ausführung sich fast jeder überaus benachteiligt oder gefährdet fühlt.

Die gleichsam von 'außen' kommenden Begrenzungen wirken sich so letztlich als Chancen gesteigerten Bewältigen-Könnens und von „Freizügigkeit“ aus, was die kinderleichte Welt bestätigt. Es wird ausdrücklich von „Omnipotenz“ gesprochen.

Auf der anderen Seite werden selbstgewählte Begrenzungen und Einschränkungen gerade als Grundzug dieser Welt angesehen, der ihre Entwicklungspotenz überhaupt ermöglicht. Die Beschränkung auf eine anschauliche, mechanische Technik fördert ein kinderleichtes Im-Griff-Haben. Daß man mit dem Fahrrad nicht sonderlich schnell ist und eine geringere Reichweite als mit Motorfahrzeugen hat, daß man den Wetterunbilden ausgesetzt ist und sich aus eigener Kraft fortbewegen muß, wird als ein Zuwachs an Lebensqualität, Fitneß u.ä. ausgelegt („wieder spüren, daß man lebt“). Im Vergleich zu motorisierten Fortbewegungsmitteln wird das Fahrrad als etwas durchgängig 'Kleines' profiliert – vieles habe wesentlich ungefährlichere Folgen oder niedrigere Kosten –, das gerade dadurch ein (gefahrloses) universales Entwickeln-Können ermöglicht. Radfahren wird als etwas dargestellt, das aus seiner Begrenztheit, seinem *Weniger* an Bewältigungsformen, ein *Mehr* an Entwicklungsspielraum gewinnt. Insofern qualifiziert sich die kinderleichte Welt als 'Klein-Welt', nämlich als klein und großartig, als klein und 'Welt' zugleich.

Dabei belebt sich die Begeisterung über das Radfahren an den Kehrseiten anderer Fortbewegungsweisen und deren Welten. Hebt sich das Zu-Fuß-Gehen etwa als ein Zuwenig ab, so wird zur anderen Seite hin das Bild einer verkehrten 'Großwelt' entworfen, die um Auto, Technik, Fortschritt kreist und im Mehr (als einem Zuviel) zu einem Weniger an Lebensentwicklung führt (Inkompetenz, Hilflosigkeit, Reglementierung, Beengung).

Einbrüche in der kinderleichten Welt werden der Einwirkung dieser 'bösen' Großwelt angelastet, die sich „rücksichtslos“ dem Entwurf des leichten Fahrens entgegenstellt. Gegen diesen übermächtigen Feind muß sich die Klein-Welt behaupten.

Man klagt, daß Autofahrer einem den Weg abschneiden, Radfahrerrechte ignorieren, Leben und Gesundheit bedrohen. Das ganze Verkehrssystem stehe allein im Dienste des Autoverkehrs: „Als Radfahrer bist du in dieser Ordnung überhaupt nicht vorgesehen.“

Mitunter steigert sich die kinderleichte Welt in der Behauptung gegen die feindliche Großwelt zu einer alltäglichen Kriegswelt. Die Kampfformen hierbei sind wiederum 'kinderleicht': Bei Rot durchfahren, Spiegel oder Antennen umbiegen, gegen Blech treten, Lack verkratzen, lauthals schimpfen, schreien u.a.

Zwischen dem eingeräumten Spaß an solch „Anarchischem“, Ungehemmtem und Ungeleaktem und den geradezu sehnächtigen Forderungen nach einem respektierten Platz in der Verkehrsordnung kommt es zu heftigen Kippbewegungen, genauso wie es zwischen „Omnipotenz“ und „Ohnmächtigem“, zwischen „Übermut“ und „Angst“ schwankt.

Vier Typen von Radfahr-Geschichten

Die Erzählungen über das Radfahren werden von einer Grundspannung bewegt, die durch die Pole *Begrenzen* und *Steigern* umrissen wird. In den Geschichten der kinderleichten Welt und des Nicht-Durchkommens wird erkennbar, daß versucht wird, diese Polaritäten ineinander zu drehen, und zwar so, daß aus Begrenzungen Steigerungen und aus bestimmten (Über-)Steigerungen Begrenzungen erwachsen.

Durch eine Typisierung der Geschichten kann das verdeutlicht und überschaubar gemacht werden. Man sollte sich allerdings davor hüten, die nachfolgende Darstellung solcher Dreh-Geschichten für eine Einteilung in 'Radfahrer-Typen' zu halten. Die vier Typisierungen bilden vielmehr ein kreisförmig zusammenhängendes Getriebe von vier 'Gängen', eine Art Viereckschaltung einer Verkleinerungskonstruktion (s.u.).

A) Abschalten und Ent-Spannen

Die Interviewten stellen heraus, daß Radfahren entspannend ist, man dabei abschalten kann und daß es mit Gemächlichkeit und „Harmonie“ zu tun hat.

Konstituierend für eine solche Verfassung erscheint einmal, daß man sich in gewisse Einschränkungen fügt, etwa mehr Zeit benötigt und keine 'großen Sprünge' macht oder daß man Umwege und Reglementierungen hin- und nimmt, sich also in 'geordneten Bahnen' bewegt. Verbunden damit ist, daß es zu keinen Überraschungen kommt, die Aufmerksamkeit beanspruchen, daß keine Störungen oder Widerstände größeren Ausmaßes auftreten.

Während hier Radfahren reibungslos, gleichsam mechanisch funktioniert, kann man dann abschalten und „vor sich hin denken“, Problematisches durchgehen (bzw. -'treten').

Im Verlauf des Fahrens sei das dann „rausgefiltert“, man verspüre Klarheit, könne „den inneren Durcheinander ordnen“ und komme in einer besseren Stimmung an. Gedanken, flüchtige Bilder und Tagträumereien steigen ungehindert auf. Man gerät in „Harmonie“, in „Meditatives“, „Beschwingtheit“ oder intellektuelle Räusche. Das hat etwas von „introspektiver Versunkenheit“, „Fliegen“ und „Abheben“. Man könne „mit den Vögeln konkurrieren“, habe „dieses Gefühl des Leichten und Schwebenden“ - „als hätte die Seele Flügel bekommen“. Es stellt sich eine Grundstimmung von „Ausgeglichenheit“ und „Positivem“ ein, in der Problematisches leicht wird und wie die Außenwelt an einem vorbeigleitet; in der man sich wie in einer Drachenhaut fühlt, an der alle Verletzungen abprallen, in der man sich als „eins mit sich“, „komplett“, „satt und zufrieden“ empfindet. Das wirkt wie ein reinigendes Bad, eine Art Seelenklärung; ein Radfahrer bezeichnet es als „in den Alltag integrierte Psychohygiene“. Auf dem Hintergrund von Auseinandersetzungen und Nicht-Durchkommen (in anderen Zusammenhängen) hebt sich ein „Umsetzen-Können“, ein *glattes Durchkommen* ab.

Das Radfahren befördert hier wie ein Spinnrad das Aufkommen von Tagtraum-Geschichten, von kleinen Fluchten aus dem Alltäglichen. Die Abhebungen und das Mechanische des Fahrens bedingen einander. Die Begrenztheit der Anforderungen und Ansprüche fördert ein automatisches Im-Griff-Haben der Bewegung; indem das alles 'ganz einfach' erscheint, wird damit Gehobenes als Gegenbewegung freigesetzt. Umgekehrt wäre das „Profane“, das mechanische Vor-sich-hin-Fahren, ohne Höhenflüge nur schwer erträglich. Die rauschhafte Qualität dieses Fahrens erscheint begründet im reibungslosen Übergang von mechanischer Bewegung und Bedeutungssteigerung - eine glatte Metamorphose von Antreten und Abheben.

Allerdings wird dies kunstvoll „Harmonische“ leicht gestört. Die Erhabenheit kippt schnell um, wenn sich andere nicht darum scheren und einen zum „Aufpassen-Müssen“ zwingen oder wenn sich zwischen „Beschwingtheit“ und tatsächlichem Vorankommen Diskrepanzen ergeben.

B) Umrechnen: Weniger ist mehr

Das Umrechnen von Vor- und Nachteilen stellt eine Möglichkeit dar, wieder den Übergang in eine gehobenere Stimmung zu finden, nachdem man z.B. dadurch, daß - im Interview oder beim Fahren - Störendes zum Thema wird, 'aus dem Tritt' und wieder 'auf den Teppich' gekommen ist.

Indem Begrenzendes auf Radfahren und Ge-steigertes zunächst auf Autofahren (u.ä.) aufgeteilt wird, ist eine Art mathematischer Ungleichung aufgestellt, an der durch mannigfaltige Umrechnungen und Vergleiche ein 'Beweisgang' exerziert wird, der die Spannungen zwischen Weniger und Mehr wieder ins Lot bringen soll. Vorteile des Radfahrens werden gegen Nachteile anderer Verkehrsmittel aufgerechnet. Unter diesem Gesichtspunkt wird deutlich, daß das Begeisternde des Radfahrens auf dem Hintergrund einer Abwertung anderer Möglichkeiten zustandekommt. Nahezu keine Aussage bezieht sich auf Radfahren 'an sich', sondern vielmehr auf den Vergleich mit Einschränkungen oder Kehrseiten anderer Mittel. Durchgängig fallen Komparative der Form 'besser als' oder 'mehr als'.

Zentrales Merkmal des hier dargelegten Typus sind Umkehrungsbewegungen. Durch Aufzeigen von Kehrseiten, kulturellen Umkehrungen wird am ungleichen Verhältnis gedreht; es werden so lange 'Rechen-Transformationen' ausgeführt, Vorzeichen gewechselt, bis die Rechnung glatt aufgeht, d.h. bis die Ungleichung sich soweit umgekehrt hat, daß Rad-

fahren für ein Mehr und z.B. Autofahren für ein Weniger steht.

Am Auto wird die räumliche Größe als Sperriges und Umständliches abgelehnt. Demgegenüber ist das Kleine des Fahrrads etwas 'Feines', erlaubt es doch, überall durchzukommen.

An der ursprünglich chancenreichen Technisierung (des Autos) wird bemängelt, daß sie nebst Unüberschaubarkeit ein Mehr an Anfälligkeit und Abhängigkeit mit sich bringe, ferner eine „Entfremdung“ durch das Angewiesensein auf andere (Spezialisten). Die Einfachheit der Fahrradtechnik hingegen garantiere Zuverlässigkeit und vermittele ein Gefühl umfassenden Sich-Auskennens.

Beim Radfahren stünden „Aufwand und Geschwindigkeit in einem natürlichen Verhältnis“. Da habe man noch alles im Griff, könne man noch reagieren. Man bekomme mehr von der Umwelt mit und fahre gemütlicher. Wenngleich langsam, komme man doch beständig voran und gewinne eine innere Ruhe. Die Autogeschwindigkeit sei eine Anmaßung und werde zur „Waffe“ (gegen sich und andere), die man nicht mehr kontrollieren könne. Demgegenüber wird zu belegen versucht, daß man per Rad auf den meisten innerstädtischen Strecken letztlich schneller als mit allen anderen Verkehrsmitteln ist.

Der Schutz, den das Auto vor der Witterung bietet, wird damit abgewertet, daß man in einer „Blechki-Ste“ sitzt und „nichts mitkriegt“. Auch der Verletzungsschutz wird in diese Richtung gedreht (macht „unsensibel“). Am Fahrrad wird das umgekehrt als „Mehr-Mitkriegen“, 'Re-Sensibilisierung' u.ä. akzentuiert.

Ein Auto zu besitzen, sauge einen finanziell aus, während man mit dem Fahrrad eine Menge Geld spare. Während sich das Autonomieversprechen des Autos in Abhängigkeit – z.B. von der Energieversorgung – verkehre, sei man mit dem Fahrrad frei und wirklich autonom. Da brauche man niemanden zu fragen und erzeuge die Fortbewegung aus sich heraus.

Radfahren sei ein wirklicher Genuß. Beim Autofahren hingegen dominierten Streß, Ärger und Anspannung. Zur Fortbewegung sich anstrengen zu

müssen, halte fit und gesund. Wenn man sich das „vom Motor erledigen läßt, ...wanstet man an“ und werde krankheitsanfällig.

Eine Profilierung über ein 'Weniger' (Understatement) kann stärker beeindrucken als ein „Protzen“: „In der Szene bist damit (Fahrrad) immer dabei“

All diesen Versuchen, die Rechnung ohne Rest aufgehen zu lassen, Nachteiliges in einen 'positiven Dreh' zu bringen, ist zu eigen, daß einiges unter den Tisch fallen gelassen wird, und gelegentlich 'Äpfel mit Birnen' verrechnet werden. Der hier errechnete Überschuß, das 'Glück', im Wenigen doch mehr zu haben, ist bezogen auf das Ausnutzen der Drehbarkeit der Dinge. Indem man – wie ein *Hans im Glück*³ – alles auch von seiner Kehrseite sehen kann, läßt sich Beweglichkeit (wieder) gewinnen, die mit allen Störungen fertig wird.

C) Opfer-Wendungen:

Unterdrückung und Auftrieb

Wo Brüche des Kinderleichten nicht in den positiven Dreh eines 'Weniger-ist-Mehr' gebracht werden können, setzen Anklage-Geschichten des Themas 'Wenn Du nicht wärst!' ein. Sie bringen den widerständigen Rest der Umrechnungen in Schuldzuweisungen unter und bahnen eine neue Gegenbewegung auf Gesteigertes hin an.

Nach der Devise 'es könnte alles so schön sein!' werden zunächst ideale Lebensentwürfe ausgebreitet, deren zentrales Anliegen in Harmonischem oder einer „humanen“, „friedensbewegten“ Welt liegt, deren 'Vehikel' das Fahrrad ist. Jenes vertritt Ausgeglichenes, Spannungsfreies. Um das Fahrrad ranken sich Entwürfe eines „natürlichen“, maßvollen Lebens, einer „gesunden Umwelt“, einer „menschengerechten Technologie“. Kernpunkt dieser 'besseren Welt' ist das „Verzichten“ (als Factice des Begrenzens). Radfahren wird hier als etwas charakterisiert, das mit Selbstbeschrän-

kung, Rücksichtnehmen, Sich-Einschränken zu tun hat. Der Verzicht auf Annehmlichkeiten, (Motor-)Stärke, Bequemlichkeit oder Schnelligkeit wird sich als Anstrengung zugute gehalten, mit der man zu einer (Um-)Weltverbesserung beiträgt. Die Entscheidung, eine bestimmte Strecke mit dem Fahrrad statt (falls vorhanden) mit dem Auto zu fahren, gewinnt die Qualität einer 'guten Tat'.

Demgegenüber werden insbesondere die Autofahrer und das Automobil verteuert als etwas Aggressiv-Zerstörerisches. Die Autofahrer werden angeklagt, die Rechte anderer zu mißachten, die Umwelt zu verpesten, sich rücksichtslos und brutal auf Kosten von Schwächeren durchzusetzen. Statt erwarteter Rücksicht oder Anerkennung fühlen sich die interviewten Radfahrer schutz- und rechtlos („vogelfrei“) der Willkür dieser „Mächtigen“ preisgegeben. Im Erleiden von 'Unterdrückung' scheint das Weniger in den „Machtverhältnissen“ festgeschrieben, ein Umstand, der oft ohnmächtige Wut aufkommen läßt.

Das fördert eine für diesen Typus charakteristische Einteilung in Opfer (Radfahrer) und Bösewichte (Autofahrer, aber auch andere). Die Probleme des Durchkommens der kinderleichten Welt werden in den 'bösen Willen' anderer verlagert. Hier wird dann alles die Bewegung Unterbrechende als Absichtsvoll-Böses angefeindet, das einem das Kinderleichte, das eben gar nicht so leicht ist, schwer macht.

Bei manchem steigert sich das zu einem wahren Schimpf-Rausch, in dem auf alles, was sich dem eigenen Durchkommen in den Weg stellt, geflucht wird. Autofahrer werden beschimpft als „unsensible Autonarren, die ihre Macht unter Beweis stellen wollen“, als „Wahnsinnstypen“ oder „Chaoten, die irgendeine Schweinerei oder einen Quatsch im Schilde führen“. Auch die Stadtplaner, das Verkehrssystem und die Polizei werden angeklagt, gemeinsame Sache gegen die Radfahrer zu machen. Als Variation fallen Bemerkungen, diese „Unge-

rechtigkeiten“ als „überaus schmerzlich“ oder „sehr, sehr bitter“ zu empfinden. Hier sieht man sich als (Blut-) Opfer im Verkehr, ja teilweise als „Martyrer“.

Doch aus der Position des 'Opfers' heraus werden (Umkehrungs-)Maßnahmen verlangt, die die Radfahrer beschützen und bevorzugen und insbesondere die Autofahrer einschränken sollen (Tempo 30, Verbannung von Autos aus den Innenstädten, autofreie Sonntage, Beschneidung der Straßenbreite). Utopien eines autofreien Verkehrssystems werden als „absolut idyllisch“ ausgemalt. Sie beinhalten eine Art Abschaffung des Bösen und einen Triumph des 'Guten'. Für sich als Radler fordert man 'freie Bahn', Verkehrsführungen, die ein ungestörtes Fortkommen ermöglichen – kurz: Vorfahrt für das Fahrrad.

Das 'tüchtige Unrecht', das man als Radfahrer im Straßenverkehr 'mit Leichtigkeit' auftreibt, ist etwas, was die Interviewten doppel-sinnig 'leiden' können. Es stützt die zurechtgemachte Welt von *Gut* und *Böse* stets auch ab. Nicht zuletzt findet sich hierin ein 'guter' Grund, selbst Grenzen zu überschreiten und zuzuschlagen. Angesichts der Benachteiligungen und (Lebens-)Gefährdungen fühlt man sich im Recht, seinerseits gegen Regeln zu verstoßen. Man hält sich mal nicht an die eine oder andere Vorschrift bzw. fährt aus Überzeugung grundsätzlich „sehr falsch und sehr freizügig“ – wie und wo es einem beliebt. Das festigt sich gelegentlich zur Haltung, als potentiell Opfer immer im Recht zu sein, auf nichts mehr Rücksicht nehmen zu müssen und so stets 'Vorfahrt' zu haben.

Das vermittelt „Hochgefühle“ und geht vereinzelt in wehrhafte Aktionen über; man macht sich auf der Fahrbahn „extrabreit“, führt kriegerische Auseinandersetzungen mit der Großwelt, erklärt auf Transparenten bei Fahrraddemonstrationen „Krieg der Autostadt“. Behindernde Autos werden mit ermahnenden oder drohenden Aufklebern versehen bzw. bei der Polizei angezeigt. Das steigert sich und lebt sich aus im Abbrechen von Antennen oder Spiegeln von auf dem Radweg parkenden Autos, im Schlagen oder Treten dagegen oder im Verkratzen des Au-

tolacks mittels eigens dazu mitgeführter Gegenstände. Die im Radfahren 'einfahrbare' Unterdrückung verleiht so sonst im Zaum gehaltenen Wünschen (zurückzuschlagen) einen Auftrieb. Radfahren gewinnt hier den Zug einer Selbst-/Nachbehandlung: Sich gegen Mächtig-Drängendes endlich einmal zu behaupten und „spontan“ zu äußern, statt sich wie früher einschüchtern zu lassen.

Der Typus der Opfer-Wendungen läßt sich dahingehend zusammenfassen, daß aus dem Gestört-Werden in quasi kinderleichten Entwürfen einer besseren Welt (– die wiederum nach dem Motto 'ein Mehr an Leben auf einfache Art' aufgebaut sind –) eine Steigerung erwächst, in der man sich von anderen ausnehmen (bzw. sich einiges herausnehmen) darf.

Daß diese Welt von Gut und Böse sich nicht aufrechterhalten läßt, wird auch von den Radfahrern selbst immer wieder verspürt, wie sich in manchen selbstkritischen Bemerkungen zeigt. So finden sie ihr eigenes Verhalten auch „ungerechtfertigt“, „übertrieben“ oder dem „Autofahrer-Rowdytum“ vergleichbar. Ein Interviewter wehrt sich ausdrücklich dagegen, „irgendjemand die Schuld zu geben“, denn „damit wäre nichts gewonnen“. Daß er in entsprechenden Situationen in eine immense Wutentwicklung gerät, macht ihn beschämt und betroffen.

D) Hindernisrennen: Grenzen (Be-)Zwingen
Stellten bislang Behinderungen und Begrenzungen etwas dar, was in den Interviews Ärger oder Haß hervorrief, so werden sie bei dem hier dargestellten Typus mehr oder weniger ausdrücklich begrüßt. Als sportliche Herausforderung und Prüfstein des eigenen Könnens werden diese Hindernisse gerne aufgesucht. Sich anzustrengen, ins Schwitzen zu kommen, an Problemen zu tüfteln, im Straßenverkehr in wackelige Situationen zu geraten – all das ist hier nichts in erster Linie Unangenehmes, sondern Chance einer *Steigerung des Bewältigen-Könnens*.

Man fährt gegen sich selbst, gegen die eigenen

Leistungsgrenzen, die es zu überwinden gilt. Bergiges Gelände übt eine starke Faszination aus, ebenso berühmte „Höllenstrecken“. Das tendiert zur Extremisierung, mit dem Rad 'alles' bewältigen zu wollen: mit dem einfachsten Rad „alle Berge auf Kreta hochkommen“, an keiner Steigung absteigen und schieben zu müssen, „volle Pulle, volle Kanone...zu brettern“, alles gegeben zu haben und „alles zu spüren“, sich „bis zur Erschöpfung zu verausgaben“.

Solche Äußerungen markieren Steigerungen, die ein In-Bewegung-Bringen oder Bezwingen von Grenzen beinhalten. In Schweiß gebadet zu sein, alles in Durchblutung zu bringen, expliziert Auflösungen 'irdischer' (körperlicher) Begrenzungen. In der Erschöpfung, im „Kaputt-Sein“ ist ein paradoxer Auflösungspunkt erreicht, bei dem sich „eine Art archaisches körperliches Gefühl, daß man sich selbst stark fühlt“, einstellt.

Dieser Zug zum 'Transzendenten' thematisiert sich bei einigen Radfahrern auch in den Geschichten vom Kampf gegen die schier übermächtigen Gefahren des Straßenverkehrs. Hier wird die Verkehrswelt wie ein Abenteuer-Tagtraum erzählt, wo an jeder Ecke „Horror“ und „Wahnsinn“ lauern. Wie in einem Western muß man stets mit einem Überfall seiner „Pappenheimer“ rechnen, mit aggressiven Verfolgern, die einen aufs Korn nehmen und umlegen wollen. Oft um Haarsbreite bewältigt man wie ein Held die Gefahr. Wer in einem solchen Wagnis-Spiel mit Todesgefahren im Sattel bleibt, muß 'aus besonderem Holz' geschnitzt sein und Übersinnliches sein eigen nennen können („Riecher“, „7. Sinn“).

Das spitzt sich vereinzelt zu auf ein Bezwingen-Wollen der Grenze des Todes, wenn einer etwa gerade im Fahren bei Wind und Wetter die Chance sieht, „der Krankhaftigkeit“ zu entgehen und „sehr lange

... total normal und gesund zu bleiben“. Ein 75-jähriger Radfahrer, der noch regelmäßig lange Strecken fährt, betont immer wieder seine Freude darüber, daß „der Verfall“ noch nicht eingesetzt hat, „dat et noch so jut läuft“.

Das extreme, zu Grenzenlosigkeit und 'Omnipotenz' tendierende Können erscheint jedoch mit Zwanghaftem legiert. In den verspürbaren Qualitäten von Getriebenheit und Übertriebenem wird ein Gegenlauf von Ängstlichkeit und Unvermögen wie ein figuraler Hintergrund erkennbar, gegen den diese Omnipotenz-Geschichten erzählt werden. Die Interviewten müssen sich immer wieder einmal beweisen, daß sie (noch) stark sind. Indem man, komme was da wolle, mit dem Fahrrad am Laufen bleibt, erweist man sich, 'allem' gewachsen zu sein, 'alles' bewältigen zu können, sich durch nichts aufhalten zu lassen. Dadurch formiert sich eine Art Gegenerzählung zu dem, was aus vereinzelt Hinweisen als ein Nicht-Durchkommen, Nicht-weiter-Gehen, Begrenzt-Werden in anderen Lebenszusammenhängen bestimmend erscheint. Im Extremfall treibt der Hintergrund der Angst zu immer neuer Bestätigung, zum Höherlegen der Meßlatte (der Hindernisse), zum „Leistungswahn“. Von hier aus erscheinen die „Horrorvisionen“ mancher Interviewten – „voll in eine aufgerissene Autotür reinknallen“, „von Ärzten umringt aufwachen“ – wie Erlösungsvisionen, die dieses gewaltsame Getriebeensein mit Gewalt zu beenden versprechen.

Umkehren als kinderleichter Entwicklungsmechanismus

Die Radfahr-Geschichten explizieren Versionen einer einfachen – kinderleichten – Welt. Bei Typ A handelt es sich um eine (Gegen-)Welt des leichten Entwickeln-Könnens, bei Typ D um eine solche, in der alles nach Art eines Hindernisrennens bewältigbar oder zumindestens bewegbar ist; beim Typ B lösen sich Spannungen in idealen Verhältnissen auf

(was kleiner ist, ist größer); bei Typ C schließlich wird nach einem Schwarzweißschema vereinfacht und eine Welt von Gut und Böse errichtet. Ob das Kinderleichte durchgehalten werden kann, hängt davon ab, inwieweit Einbrüche verhüllt oder umgewandelt werden können. Als in allen Geschichten wirksames Prinzip tritt neben einem Getrennt-Halten (das Klein- und Großwelt in ihren jeweiligen Formen getrennt hält und widersprüchliche Wendungen der Sache auszublenden sucht) das Prinzip der *Umkehrung* heraus.

Die Interviews sind in sich von starken Kippbewegungen durchzogen. Auf die Thematisierung von Allmacht folgt Ohnmächtiges, auf das sichere 'Alles-im-Griff' Ängstliches. Entspanntes wechselt mit Ärger und Wut, Sich-überlegen- mit Sich-klein-Fühlen, Triumphierendes mit Absolut-wahnsinnig-Werden. Daß die Verkehrsordnung für Radfahrer Lücken enthält, und sie in ihr nicht ganz ernst genommen werden, wird als Nicht-reglementiert-Sein bejubelt und gleich darauf als Nicht-vorgesehen-Sein bitter beklagt. Genauso wechselt der Spaß an „Anarchischem“ mit dem Wunsch nach „Sicherheit und Friedlichkeit“. Dabei erweist sich das Kippen als etwas, das Methode hat und im Begriff der Umkehrung prägnanter gefaßt ist.

Die Umkehrung ist der zentrale Entwicklungsmechanismus, der in den Radfahr-Geschichten Begrenzen und Steigern dreht und vermittelt dessen Einbrüche in diesen Welten in eine andere Explikationsform des Kinderleichten gewendet werden.

Beim Entspannen zeigt sich die Umkehrung darin, daß aus der Monotonie des Vor-sich-hin-Tretens – wie in einem Einlullen – eine (grandiose) Beflügelung, eine großartige Offenheit von Entwicklung entsteht. Die Entspannens-Version kann jedoch in der Regel nicht durchgehalten (oder nicht auf Anhieb gefunden) werden, sondern erfährt Störungen. Den Radfahrern entgeht nicht, daß die zunächst abgedrängte Gegenwelt sich in den Vordergrund schiebt und die einfacheren Ent-

würde des Entspannens als wenig tragfähig erscheinen läßt. Sie greifen diese Störungen jedoch auf und wenden sie in eine andere Explikationsform der kinderleichten Welt, kehren den Einbruch in eine Bestätigung derselben um. So kann es von hier aus in Anklagen gegen die Großwelt weitergehen (Typus C), in den Spaß am Bewältigen von Hindernissen (Typus D) oder in das Weniger-ist-Mehr des Typus B.

Im Übergang zu Typ B beispielsweise wird die verspürte Begrenztheit der Entwicklungsmöglichkeiten der Entspannens-Welt aufgegriffen und gerade als ein Chancenprinzip für ein Mehr an 'Leben' behauptet. Das Kinderleichte des Typus B besteht dabei darin, daß man alles 'ganz einfach' mal auf seine Kehrseite hin entwickeln kann. Indem dies für die antagonistischen Welten in getrennten Richtungen erfolgt – das Kleine in Entwicklungssteigerung und das Große in Entwicklungsminderung gedreht wird – und miteinander verglichen wird, erfährt die kinderleichte Welt durch diese zweite Explikationsform eine Bestätigung.

Hierbei auftretende Rechenreste lassen sich 'unter den Teppich kehren', im Übergang zum Typus C nach dem Motto: Wenn du nicht (so böse) wärst, könnte meine Welt funktionieren! Die Umkehrung erweist sich innerhalb dieses Typus dann konstituierend darin, daß die Unterdrückung Auftrieb verleiht; sei es, daß man sich als 'besserer Mensch' vorstellt, daß man sich zur prinzipiellen Vorfahrt oder zum 'Zuschlagen' berechtigt sieht. Die Leidens-Geschichten legitimieren ein Ausleben, das der Begrenzung durch andere Ordnungen und Ansprüche enthoben ist.

Doch auch diese kinderleichte Welt von Gut und Böse erweist sich als brüchig. Es bietet sich dann eine Überleitungsmöglichkeit in eine vierte Explikationsform an, in der die erfahrenen Begrenzungen zum Inventar eines Hindernisrennens gemacht und so in eine Bekräftigung des Bewältigen-Könnens umgekehrt werden. In der Explikationsform 'Hindernisrennen' scheint eine paradoxe Lösungsform gefunden zu sein, in der Störungen zu Chancen des Entwickeln-Könnens werden, und in der es nach Herzenslust weitergehen kann. Dabei dann eintre-

tende Zustände der Erschöpfung ergeben einen paradoxen Übergang in die Entspannens-Version: im Kaputt-Sein sind Spannungen erst einmal weg.

Der hier beschriebene Entwicklungsgang ist idealtypisch. Er ist auch in anderer Reihenfolge denkbar, und tatsächlich 'schalten' die Radfahrer – mehr oder weniger heftig – hin und her. Das Ganze ist einem Getriebe, einer Art Viergangschaltung vergleichbar, in der mittels der Umkehrung 'geschaltet' wird. Die vier Typisierungen der Radfahrgeschichten funktionieren wie vier Gänge, die die Sache (den Tragfähigkeitserweis der kinderleichten Welt) am Laufen halten, wobei es mal in diesem und mal in jenem Gang besser läuft.

Daß hier mehrere Wendungen zur Verfügung stehen, dient zudem wiederum der Bekräftigung der Entwicklungspotenz der Radfahrwelt: Man kann entspannen, aber auch sich anstrengen oder Kämpfe austragen; man kann sich bescheiden gerieren und/oder sich erhaben fühlen.

„Herunterschalten“ – Verkleinerung von Entwicklungskreisen

Es erscheint für die weitere Erörterung sinnvoll, an dieser Stelle das Bisherige noch einmal zusammenzufassen und in einen theoretischen Bezug zu setzen.

In und durch die Bemühungen hindurch, in den Radfahr-Geschichten eine kinderleichte Welt durchzubringen, wird ein Gegenbild erkennbar, das mit Problemen von Entwicklung zu tun hat. In der theoretischen Grundlegung der vorliegenden Untersuchung wird über die übliche Beschränkung des Entwicklungsbegriffs auf eine lebensgeschichtliche, individuum-bezogene Entwicklung hinausgegangen und Entwicklung – im Sinne von Gestaltung und Anders-Werden – als das 'tägliche Brot' des Seelischen, seine zentrale Aufgabe überhaupt verstanden. Dabei wird dann deutlich, daß ein Sich-Einlassen auf den großen Kreis von Entwicklungsmöglichkeiten mit all-

seinen Gefährdungen und Verkehrungen Tendenzen nach Halt und Berechenbarkeit zuwiderlaufen kann und mitunter nach einer Verkleinerung von Entwicklungskreisen gesucht wird, in der trotzdem 'alles' möglich sein soll.

Als ein Bild für Entwicklungsbelastungen hebt sich in den Radfahr-Geschichten meist eine durch Autofahren gestaltete Welt heraus. Autofahren wird in Zusammenhang gebracht mit Verkehrungsmöglichkeiten, mit Übertriebenem und Verfehltm par excellence. Es bedeutet hier eine sich verselbständigende Wirklichkeitsgestaltung, die alles in den Bann zieht und nach ihrem System ausrichtet, so daß andere Gestaltungsmöglichkeiten eingeschränkt bzw. nicht mehr zugelassen werden.

Demgegenüber entspricht die Hinwendung zum Fahrrad einem Klein-Halten, einer Begrenzung von Möglichkeiten wie Gefährdungen. Radfahren wird als etwas expliziert, das Entwicklung „im kleinen, überschaubaren Rahmen“ hält und in ihren Möglichkeiten – die auch eine bedrohliche Seite haben – begrenzt. Es handelt sich hier somit um ein „Herunterschalten“ in einen 'kleineren Gang', um eine Verkleinerung von Entwicklungskreisen⁴. Indem alles um eine Stufe verkleinert wird, soll Entwicklung (wieder) 'handlich' gemacht werden⁵, soll gegen (am Autofahren festgemachtes) Sich-Verkehren abgesichert und eine bestimmte Form der Umkehrung ständig ins Leben gerufen werden.

Denn die Begrenzung begründet eine Entwicklungssicherheit ('alles im Griff'), aus der heraus sich ein gesteigerter Spielraum, eine fast grenzenlose Beflügelung des Entwickeln-Könnens verspricht.

Das kommt in den Tagträumereien auf dem Rad zum Ausdruck, in denen sich Größenphantasien von Freiheit, Können und Erhabenheit beleben („frei und ungebunden sein“, „Autarkie“, „übermenschliche Kräfte“, „gegen die schwerste Krankheit ankommen“, „als wärst du kurz vorm Abhe-

ben“). Und verschiedenerlei Großartiges, was man sich sonst nicht 'leisten' kann, läßt sich auf 'niedrigem Niveau', in dieser 'Klein-Welt' ausleben bzw. unterbringen. So besitzt mancher Radler, der auf die Fahrer bestimmter Automarken heftig schimpft, auf der Ebene des Fahrrads selbst so etwas wie einen 'Mercedes', 'Volvo' oder 'Porsche' (Renn- oder Reiseräder bis zu 3.500,— DM). Die Begrenzung macht es möglich (und evtl. auch wieder erforderlich), einen mehr oder weniger bescheidenen Luxus zu treiben.

Ein Ausgleichsgetriebe für Entwicklungsbelastungen: Weniger ist mehr – als zuwenig

Eine Vereinfachung von Entwicklung impliziert zunächst einmal eine Verarmung an Möglichkeiten. Doch in den Erzählungen über das Radfahren werden Begrenzen und Steigern ineinander gedreht, wird aus der Verkleinerung eine Erweiterung gemacht. Die Geschichten führen ein Weiterkommens-Versprechen des Prinzips 'ein Schritt zurück, zwei nach vorne' aus. Das Funktionsprinzip dieser Verkleinerung von Entwicklungskreisen ist eine Umkehr(ung) nach dem Motto 'Weniger ist Mehr'. Denn indem man sich von bestimmten Belastungen von Entwicklung (etwa dem Hineingeraten in Abhängigkeiten) freizuhalten sucht, erscheint Entwicklung wieder gleichsam *aktiv* 'betreibbar'. In diesem Zugleich von Reduktion und In-den-Griff-Kriegen begründet sich die Euphorie eines Neu-geboren-Werdens, eines Noch-einmal-ganz-neu-anfangen-Könnens.

Die belastende Seite von Entwicklung – notwendige Bedingung von Veränderung und Neuem – wird dabei als 'verkehrte' Großwelt gefaßt, auf die man verzichtet, der man trotz. Darauf sind die Erzählungen der Radfahrer von „Unabhängigkeit“, von Abschalten und Entspannen, von der Beweisführung des Verzichtens-Könnens bezogen; es geht um die 'Reinform' einer Entwicklungs-Freiheit, als die Radfahren einem Bestimmt-Werden durch anderes prototypisch gegen-

übergestellt wird. In diesem Sinne ist der Zug der Begrenzung als eine Minimalisierung anzusehen, als ein Versuch, auf so wenig wie möglich angewiesen zu sein. Denn von dem, worauf man angewiesen ist, wird befürchtet, daß es sich in Bestimmendes verkehren und Entwicklungen nach seiner Logik ausrichten könnte.

Die Umkehrung erweist sich als durchgängiges Konstruktionsprinzip der Fahrrad-Welt: als Entwicklungsmechanismus der Geschichten, als anschauliches Zurück-Zu ('einfachen') Formen - einigen Interviewten bedeutet Radfahren eine Wiederanknüpfung an Kindheit oder Jugendlichkeit) und schließlich als paradoxes 'Weniger-ist-Mehr'.

Dennoch muß man die Sache noch einmal weiterdrehen. Die Entwicklungsprobleme hängen nicht nur mit einem Zuviel, mit Unüberschaubarkeit und Verkehrbarkeit zusammen. Nicht ein 'Zuviel an Entwicklung' deutet sich als Gegenbild an - eher im Gegenteil. Neben einer Angst vor unkontrollierbaren Veränderungen finden sich im Zusammenhang mit dem Radfahren Thematisierungen eines 'Steckenbleibens' in ganz anderen Lebenszusammenhängen.

Das äußert sich als Erschrecken über das „Verbeamtet-Sein“ oder das Älter-Werden, als Nicht-Weiterkommen mit Studium oder Beziehungen, als „Nicht-nur-Hausfrau-sein“-Wollen, als Nicht-Rauskommen (aus Arbeitslosigkeit, „vier Wänden“, Unselbständigkeit, der Eingefahrenheit eines „negativen Denkens“) oder als psychosomatische Bewegungserkrankungen. So setzt ein 41-jähriger Lehrer den Anfang seiner Radfahr-Leiden-schaft nach dem Auftreten unerklärlicher Gehbeschwerden an. Diese begannen in der Zeit, als er eine Planstelle erhielt, wodurch er sich auf einmal gebunden und festgehalten fühlte.

Dabei geht es in den hier thematisierten Lebenszusammenhängen offenbar weniger um

eine Art Entwicklungsstopp, als vielmehr um Prozesse, die durch eine bestimmte Zähigkeit und Verengung gekennzeichnet sind, wie durch Erfahrungen eines Angeeignet-Werdens. Es stellt sich in derartigen Prozessen das Problem eines Sich-Einlassens, was als Belastung eines Verschlungen-Werdens verspürt wird. Auf diesem Hintergrund konturiert sich Radfahren als ein Versprechen, sich solchen Entwicklungen (z.B. in Studium, Beruf, Partnerbeziehungen) entziehen, von ihnen 'wegfahren', sich von ihnen 'freistrampeln' zu können. Beim Radfahren 'läuft es' dann. Von daher legt sich das herausgestellte Nicht-Durchkommen beim Radfahren als (ge- und verwünschte) Verlagerung und Versinnlichung aus. Die berichteten heftigen Erlebensentwicklungen darauf (wie z.B. wütendes Umknicken von Autoteilen) werden insofern verstehbar - auch als Bearbeitungsversuche auf einer 'handlichere' Ebene.

Es verspricht sich im Radfahren somit ein Nicht-hineingezogen-Werden in Entwicklungskreise eines Zuviels wie eines Zuwenigs (was zugleich als „Verzicht“ erzählt wird). Durch die Verkleinerung von Entwicklungskreisen wird einerseits die Unwägbarkeit von Entwicklung zu mindern gesucht und andererseits eine quasi aktive Erweiterung für Verengungen des Umbilden-Könnens angestrebt.

Das 'Weniger-ist-Mehr' reduziert ein Zuviel und erweitert zugleich ein Zuwenig. Radfahren wird entsprechend in den Geschichten als ein „Zwischending“ konstruiert. Es entspricht einer Art 'Zwischengetriebe', welches das Seelische wieder 'in Gang' bringt, es weitergehen läßt und es zugleich gegen die Ungeheuerlichkeiten von Entwicklung absichert. Auf ein materiales Symbol gebracht bedeutet dies, daß Radfahren wie ein Ausgleichs- oder Differentialgetriebe für Entwicklungsbelastungen funktioniert⁶.

Das Radfahren erscheint so insgesamt als eine 'Zwischenkonstruktion im kleinen Kreis', in der eine Art Experimentierfeld oder Lösungsmuster 'im Kleinen' für Entwicklungsprobleme in übergreifenden Lebenszusammenhängen gesucht wird. Das kann als gelegentliche 'Ausflugsfahrt' gelebt, zum Vorbild von Welt- bzw. Lebensentwürfen erkoren, zum Beruf gemacht werden (Beispiel eines zum Fahrradhändler gewordenen interviewten Lehrers) oder eine lebensgeschichtliche Zwischenstufe darstellen. Letzteres zeigt sich bei Interviewten, deren Radfahr-Aktivitäten zum Zeitpunkt des Interviews stark abgeklungen waren, nachdem diese früher einen breiten Raum in ihrem Leben eingenommen hatten. Hier wurde Radfahren nunmehr als ein Zuwenig an Entwicklungsmöglichkeiten gesehen und durch andere Formen abgelöst, die durch ein Sich-Einlassen auf weniger kontrollierbare Entwicklungen gekennzeichnet sind.

Kultur-Kritik und 'Revolte'

Es wäre kurzschlüssig, aus dem Dargestellten heraus Radfahren als etwas 'Neurotisches', als ein Werk des Verkehrt-Haltens zu charakterisieren. Nur sofern diese 'Zwischenkonstruktion im Kleinen' nicht wieder aufgelöst bzw. nicht als solche gehandhabt werden kann, erwachsen Formen, die die Selbstbehandlung von Wirklichkeit verkehrthalten. Man muß sich darüber hinaus klarmachen, daß das Radfahren (wie manche Modeerscheinung, in der sich scheinbar ideale Lebensgestaltungen verheißen) eine Kultivierungsform darstellt, in der es auch um eine Kultur-Kritik geht: um eine Revolte gegen kulturtypische Formen und Gestaltungsprinzipien des Unterbringens von Seelischem.

Kulturen bieten spezifische Lösungsformen für die allgemeinen Konstruktionsprobleme des Seelischen an. Der Natur des Seelischen entsprechend sind diese Lösungen notwendig

unvollkommen. Ein Unbehagen an dieser Unvollkommenheit zieht sich auch durch die Radfahrgeschichten; es äußert sich in der Betonung, was alles verfehlt oder zerstört wird. Das rechnet sich zu einem Überwiegen der Kehrseite auf, die die kulturellen Formen insgesamt weniger als eine Erleichterung denn als eine Belastung für die Konstruktionsnotwendigkeiten des Seelischen erscheinen läßt. Im Vorwurf der „Lebenszerstörung“ kommt die Befürchtung zum Ausdruck, daß die Unabschbarkeit der vielfältigen Entwicklungen heutiger Lebenszusammenhänge in eine generelle Verhinderung seelischen Entwickeln-Könnens mündet. Dabei verheißt sich im Radfahren dann eine Lebensvereinfachung, die Entwicklung wieder 'betreibbar' zu machen verspricht - eine vollkommene und psychologisch 'schuldfrei' Unterbringens-Möglichkeit sowohl für bisher Erwünschtes als auch für Verfehltes. ○

Zusammenfassung

Die Untersuchung geht der Frage nach, was sich psycho-logisch im gegenwärtig beliebten Radfahren verspricht. In den Tiefeninterviews zeigte sich zunächst, daß hier mehr und anderes als Radfahren (im engeren Sinne) thematisiert wird, nämlich Lebens- und Weltentwürfe in Form von Bewältigungsgeschichten. In diesen wird Radfahren als eine 'Kinderleichte Welt' ausgebreitet, die jedoch ständig in Herausforderungen des Durchkommens gerät. Eine Typisierung der Geschichten verdeutlicht, daß es dabei um eine Grundspannung zwischen Begrenzung und Steigerung von Entwicklungs-Spielraum geht. Radfahren wird als eine Verkleinerung (Begrenzung) bestimmter Möglichkeiten und Gefährdungen expliziert, aus deren Sicherheit heraus sich eine nahezu unbegrenzte Steigerung des Entwickeln-Könnens eröffnet. Die in diesem 'Weniger-ist-Mehr' zum Ausdruck kommende zentrale Bewegung der Radfahr-Geschichten ist ein Umkehren - in doppeltem Sinne.

So bedeutet Radfahren als kulturelle Umkehr zu einfacheren Formen auch eine 'Revolte' gegen die unüberschaubare Kompliziertheit einer Fortschrittskultur, die als bedrohliche Einschränkung für seelisches Entwickeln-Können erlebt wird. In der Verkleinerung von Entwicklungskreisen, die das 'Herunterschalten' aufs Fahrrad darstellt, wird jedoch nicht alleine eine Absicherung gegen ein Zuviel, sondern auch eine Entlastung gegenüber einem Zuwenig an Entwicklungsmöglichkeiten gesucht, wie es sich im Eingebunden-Sein in bestimmte Lebenszusammenhänge ergibt.

Anmerkungen

¹ Passage aus einem Interview mit einem 51-jährigen über Radfahren. Auch die übrigen Zitate stammen aus den der Untersuchung zugrundeliegenden Interviews.

² Dabei hat sich eine interessante Verschiebung entwickelt. Während anfänglich die Polarisierung Autofahrer vs. Radfahrer vorherrschend war, und die Radfahrer sich eines (doppelsinnigen) 'Opfer-Bonus' erfreuten, rückt neuerdings die Konfrontation Radfahrer vs. Fußgänger in den Vordergrund, wobei dann die Radfahrer vermehrt als 'Täter' kritisiert werden (so z.B. in: DER SPIEGEL 41/1985 „Im Slalom“, oder in: DIE ZEIT 37/1985: „Könige hoch zu Stahlroß“).

³ *Hans im Glück* ist in der Tat das Märchen, in dem Radfahren ausgelegt werden kann. Hier müssen folgende Hinweise genügen: Hansens Heimkehr aus der Fremde nach Hause entfaltet sich in Stationen von Entwicklungsproblemen. Als Prinzip, mit dem Hans diese Verdrießlichkeiten 'bewältigt', kristallisiert sich eine konsequente Verkleinerung und Umkehrung heraus. Er tauscht die Dinge, von denen er sich ein belastungsfreies Vorankommen versprach und die dann doch unerwartete Kehrseiten entwickelten, konsequent in jeweils 'Kleineres' bzw. 'Geringerwertiges' um und sieht im Weniger dieser Tauschgeschäfte doch jedesmal ein Mehr, einen Überschuß. Zum Schluß hat er 'nichts' mehr und ist dabei dann am glücklichsten; er hat das Entwicklungsversprechen des großen Kreises aufgegeben und ist damit aber zugleich frei von aller Last von Verwandlungsanforderungen.

Das Märchen versetzt in Kippbewegungen – Hans läßt sich immer mehr nehmen und behauptet doch

jedesmal, einen Vorteil davon zu haben; es macht auf die Unvollkommenheiten der 'erwachsenen' Glücksgestalten aufmerksam. An dem, was kulturell als verheißungsvoll angesehen wird, hebt es die Verkehrbarkeit und Begrenztheit des 'erwachsenen' Glücks heraus, dem es einen 'kindlichen' Totalanspruch auf Unbeschwertheit entgegenhält.

⁴ In psychoanalytischer Terminologie würde man wohl von einer Kultivierungsform sprechen, die *Regressionen* erlaubt und fördert bzw. von einer Ich-gesteuerten *Regression* – was es auch anderswo als im Radfahren gibt. In den Geschichten der Radfahrer kommt der Verkleinerung u.a. durchaus auch eine entwicklungsgeschichtliche Bedeutung zu, nämlich in den häufigen Assoziationen der Interviewten an ihre Kindheit (Klein-Sein) und an ein Sich-klein-Fühlen (im Straßenverkehr). Gleiches erweist sich in der vorherrschenden gesellschaftlichen Bewertung des Fahrrads als Fortbewegungsmittel für Kinder.

⁵ Das sollte man einmal wörtlich nehmen: Alles ist 'im Griff'; alles läßt sich mit Händen (handwerklich) oder Füßen (tretend) bewerkstelligen; Auseinandersetzungen werden z.T. handgreiflich geführt.

⁶ Das Differential- oder Ausgleichsgetriebe gleicht die unterschiedliche Geschwindigkeit der Räder einer Achse (beim Kurvenfahren) aus. Es wurde 1877 vom englischen Fahrradkonstrukteur James STARLEY für mehrspurige Fahrräder erfunden.

Literatur

- BERGER, H.-J., BLIERSBACH, G., DELLEN, R.G. (1975): Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr, Köln
- RAUCK, M. J. B., VOLKE, G. und PATURI, F. R. (1979): Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, Aarau
- SALBER, W. (1973): Das Unvollkommene als Kulturprinzip. Anmerkungen zur Kulturpsychologie S. FREUDS, in: Zeitschr. f. klin. Psych. u. Psychother. 2
- SALBER, W. (1980): Konstruktion psychologischer Behandlung, Bonn
- WUTTKE, A. (1982): Fahrrad, Clogs und Latzhose. Gegenstände als Ausdruck alternativer Lebendigkeit., in: ZWISCHENSCHRITTE 1, 39-42

Dipl.-Psych. Michael P. Degen
Aachener Straße 429
D-5000 Köln 41