

Velokuriere in der Schweiz : kulturelle Aspekte eines wirtschaftlichen Phänomens

Autor(en): **Eggmann, Sabine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerisches Archiv für Volkskunde = Archives suisses des traditions populaires**

Band (Jahr): **94 (1998)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-118013>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Velokuriere in der Schweiz

Kulturelle Aspekte eines wirtschaftlichen Phänomens¹

Sabine Eggmann

Velokuriere sind in der Schweiz seit 1988 auf ihren Fahrrädern unterwegs. Das erste Unternehmen gründete die IG Velo² in Luzern. Ideelle Motivation und persönliche Betroffenheit über den stetig zunehmenden Verkehr und die damit verbundenen ökologischen Konsequenzen bildeten die Grundlage für die neue Kurierbetriebsform. Bald darauf folgten auch in anderen (zunächst grösseren) Städten der Schweiz Velokurier-Unternehmen. Trotz der ähnlichen ökologischen und verkehrspolitischen Grundmotivation wurden nicht alle Betriebe gleich aufgebaut. Die einen versuchten, einer alternativen politischen Linie entsprechend, ihren Betrieb basisdemokratisch, mit sehr flacher Betriebshierarchie zu gestalten. Andere richteten sich von Anfang an auf wirtschaftliche Rentabilität und den Aufbau eines längerfristig gesicherten Unternehmens aus. Dementsprechend gleicht deren Betriebsstruktur stärker einem traditionellen Unternehmen mit klar verteilten Rollen, Pflichten und Hierarchiestufen. Betont wird dabei allerdings, dass sich Autorität und Hierarchie durch kompetente Arbeit und Führung des Unternehmens rechtfertigen.

Die Velokurier-Unternehmen gliedern sich jeweils in Fahrerinnen und Fahrer, ein Disponenten-Team, das die Aufträge per Telefon entgegennimmt und dann möglichst effizient an die Kuriere weitergibt, und eine Unternehmensleitung. Je nach Art und Grösse des Unternehmens sind die gleichen Personen Fahrer, Disponenten und Betriebsleiter in Personalunion, oder die einzelnen Arbeitsbereiche sind inhaltlich und personell (stärker) voneinander abgetrennt.

Inhaltlich definieren sich die Velokurier-Unternehmen als Dienstleistungsbetriebe. Sie bieten eine schnelle, effiziente Beförderung an von Briefen, Dokumenten, kleineren Paketen beziehungsweise von fast allem, was sich per Fahrrad transportieren lässt und sehr schnell beim Empfänger ankommen sollte.

Fassen wir die Velokurier-Unternehmen als Phänomen der Alltagskultur, dann verweisen sie auf verschiedene Bereiche der Realität. Einerseits sind sie Teil unseres Wirtschaftssystems und lassen sich einordnen in deren Struktur. Sie sind abhängig von den Bedingungen, von denen die Wirtschaft gesteuert wird, und funktionieren als wirtschaftliche Unternehmen wie andere auch. Andererseits beschäftigen die Unternehmen (v.a.) junge Menschen, die Teile ihres Alltags als Velokuriere erfahren (in einem doppelten Sinn des Wortes). Das volkskundliche Interesse wird dabei auf Fragen gelenkt, wie diejenigen nach der Organisation des eigenen Lebens zwischen wirtschaftlichen Anforderungen an die Existenzsiche-

rung und Vorstellungen, Idealen, Wünschen von eigener Lebens- und Alltagsgestaltung; auf Fragen nach Kommunikation und Gemeinschaft unter den Velokurieren, nach gemeinsamem Aushandeln von Regeln und Rollen; auf Fragen auch nach Werthaltungen, die das Verhalten bestimmen beziehungsweise die Sicht und Reflexion über sich und die Umwelt prägen. Es interessieren die Bedeutungen, die verschiedenen Erfahrungen zugeschrieben werden, und der Sinn, der diesen unterlegt wird.

Lebensstil – Versuch einer Alternative?

Eine Möglichkeit, sich der Alltags- und Lebenswelt der Velokurriere analytisch zu nähern, ist das Instrument des Lebensstils. Es versucht, die Ebenen der individuellen Gestaltungsleistungen mit denjenigen des direkten sozialen Umfelds und denjenigen der gesamtgesellschaftlichen Strukturen zu verbinden. Ursula Becher führt die gegenseitigen Abhängigkeiten in ihrer Arbeit zum modernen Lebensstil in folgenden Worten aus: «Wenn auch politische, ökonomische und soziale Existenzbedingungen den Lebensstil einer Gesellschaft bestimmen, lässt er sich doch nicht allein als eine bloße Ableitung aus solchen Bedingungen erklären. Er ist immer Ausdruck bestimmter persönlicher Wertvorstellungen und kultureller Normen, die sich im Rahmen einer bestimmten Gesellschaft herausbilden. Dabei werden Orientierungen weitgehend von kulturellen Normen bestimmt.»³

In den Interviews mit Fahrern, Fahrerinnen und Gründern von Velokurier-Unternehmen kann man verschiedenen Motivationen nachspüren, weshalb sie sich auf die Kurierarbeit per Fahrrad einlassen. Eine Kombination von eigenen Ideen und Wünschen, von ideologischen Gedanken aus einem ökologisch eingestellten Umfeld und von ökonomischen Anforderungen an die persönliche Existenzsicherung zeigt sich bei dem Gründer einer der Velokurier-Firmen in der Schweiz. Zwischen zwanzig und dreissig stehend, begann für Andreas der langsame Aufstieg in der Berufskarriere. Die Lehrzeit hatte er schon einige Jahre hinter sich, die ersten Sprossen auf der Berufsleiter auch. Die Frage drängte sich auf, ob das weiterhin die Richtung für das eigene Leben sein sollte. Das gesellschaftliche Ethos von festem Arbeitsplatz, geregelterm Einkommen, Konsum und Leistung als Erfüllung und Glück der Lebensgestaltung, das seit den 60er Jahren immer mehr an Überzeugungskraft verloren hat, enthielt auch für ihn zunehmend wenig Sinn. Die verschiedenen Aspekte der selbstgesteuerten Lebensgestaltung, des ökologischen Bewusstseins und ihrer möglichen Umsetzung in der neuen Form eines Velokurier-Unternehmens motivierten letztlich die Gründung der Firma.⁴

Auch in den Interviews mit anderen Velokurieren fällt der Zeitpunkt auf, zu dem sie als Fahrer zu arbeiten begannen. Vor allem in den Anfangsjahren der Unternehmen meldeten sich viele, die sich beruflich nicht an eine feste Stelle binden

wollten. Beispielsweise Künstler, deren Arbeit zwar ihr Herzblut, aber nicht ihre finanzielle Existenzsicherung war und oft jetzt noch nicht ist, fühlten sich von der inhaltlich und zeitlich flexiblen Arbeitsmöglichkeit bei einem Velokurierbetrieb angesprochen. Sich nicht in das vorgegebene Bild von gesichertem Arbeitsplatz mit geregelterm Einkommen und (vorgesehenem) gesellschaftlichen Aufstieg einfügen zu wollen, ist Teil des Bewusstseins dieser Velokuriere. Markus, gegen Ende zwanzig, der als freiberuflicher Maler tätig ist, arbeitete zur Zeit des Interviews zu seiner finanziellen Absicherung nebenbei beim örtlichen Velokurier. Er gehörte zu den ersten Fahrern, die mit und in dem Unternehmen angefangen haben. Er beschreibt das Personenprofil in einem Velokurierbetrieb aus seiner Sicht:

«Ich sehe es eigentlich immer noch als Pool von ganz eigenen Leuten, die einfach irgendwie das als Möglichkeit sehen, zwischen den Maschen der Gesellschaft irgendwie zu existieren. Eben Leute, die irgendwie – jetzt abgesehen von den Schülern und Studenten – Leute, die irgendwie schreiben oder Leute, die überhaupt nicht wissen, was sie machen, oder sie machen immer wieder etwas anderes. Und Velokurier ist für sie einfach ein Beruf, der sie begleitet durch all diese Sachen hindurch. Und ich meine, Unentschlossenheit ist ja auch etwas, das sehr spannend ist. Ich meine Unentschlossenheit auch in dem Sinne: «Ich weiss nicht, was ich machen soll und will mal dieses und jenes ausprobieren». Leute, die sich nicht einfach von Anfang an, sagen wir mal, ohne sich zu wehren, in irgendein Schema hineinpressen lassen.»

Die ideelle Motivation, als Velokurier zu arbeiten, sei sie ökologischer Art oder eher auf das eigene Lebenskonzept bezogen, bindet diese Kuriere offenbar stärker als andere an diese Form der Arbeit. Sie sind es mehrheitlich, die über mehrere Jahre hinweg bleiben. Eine Ambivalenz bleibt allerdings. Das Bedürfnis nach Ausbrechen, Unentschlossenheit, Sichverändern steht in einer gewissen Spannung zu der realen «Langzeitanstellung» als Velokurier.

Wie bereits angeklungen ist, begünstigt nicht nur der Wunsch, das eigene Lebensmuster nach individuellen Vorstellungen zu gestalten, den Zulauf von Jugendlichen zu den Velokurier-Unternehmen. Auch die momentane Situation in der Wirtschaft und somit auf dem Arbeitsmarkt spielt eine nicht unwichtige Rolle. Günter Pätzold stellt fest: «Für viele Auszubildende ist es ungewiss, ob und wann sie nach Abschluss ihrer Ausbildung im erlernten Beruf arbeiten können, beziehungsweise ob sie überhaupt einen Arbeitsplatz finden. [...] Obwohl die Berufseinmündung sich für einen grossen Teil der heutigen Jugendlichen im Vergleich zu früheren Jahrgängen weiter hinausschiebt, kann dieser Prozess immer seltener als rationale, systematisch vorbereitete Entscheidung eingeordnet werden. Vielmehr handelt es sich um eine notwendige Anpassung an Bedingungen des Ausbildungsstellenmarktes, wobei die Jugendlichen bei der Zuweisung zu einem negativ eingeschätzten Beruf in besonders gravierender Weise erfahren, wie rigide das Berufssystem sich gegenüber subjektiven Bedürfnissen und Interessen verhält.»⁵ Besonders in gestalterischen Berufsfeldern wie Goldschmiedekunst, Photographie, Musik oder in nicht direkt berufsausgerichteten Studiengängen wirkt sich diese Verknappung der Arbeitsstellen und somit der eigenen Berufsperspektive prägnant aus.

In der heutigen Gesellschaft gilt für die Lebenssituation der Allgemeinheit noch immer eine Zweiteilung des Alltags in die beiden Bereiche Arbeit und Freizeit. Die eben beschriebene Übergangsphase und Wartezeit in vielen Berufsbereichen stellt diese Dichotomie allerdings in Frage. Ohne Lehr- oder Arbeitsstelle steht zwar grundsätzlich freie Zeit zur Verfügung, die aber nicht als Gegenpol zur Arbeitszeit verstanden werden kann. Die definitorisch aufeinanderbezogene Aufteilung von sinnvoller Beschäftigung in der Arbeitswelt und Entspannung und Unterhaltung in der Gegenwelt Freizeit löst sich auf. Die Suche nach Beschäftigungsformen, die Sinn im und für das Leben vermitteln und gleichzeitig Platz für Kreativität, Spannung und Unterhaltung bieten, wird unabhängig von den Kategorien Arbeit und Freizeit. Anders gesagt verschmilzt sie die beiden Bereiche zu einem einzigen.

Die Velokurier-Unternehmen vereinigen beide Bereiche, wie sie eben dargestellt wurden, in sich. Einerseits ermöglicht die flexible Arbeitszeitstruktur denjenigen Jugendlichen, deren direkte, bruchlose Integration in die Arbeitswelt in der heutigen ökonomischen Lage erschwert ist, trotzdem eine finanzielle Nutzung der beruflichen Warteschleife. Andererseits bietet die Betätigung als Velokurier eine Verwirklichungsmöglichkeit für die neuen Ansprüche auf anspruchsvolle Arbeit. Spannung, Konzentration, Eigenverantwortung, direkt ersichtlicher Nutzen der Arbeitsleistung und körperliche Bewegung bieten eine persönliche Herausforderung. Darin liegt der Reiz und die Motivation für die meisten Velokuriere, was sich an vielen ihrer Statements ablesen lässt. Sonja, Mitte zwanzig, arbeitete zur Zeit des Interviews seit etwa einem Jahr nebenberuflich als Fahrerin und Disponentin bei einem Velokurier-Unternehmen. Sie engagierte sich «hauptberuflich» im Bereich des Theaters, wo sie schon an den unterschiedlichsten Projekten und dies in immer wieder wechselnden Rollen und Positionen mitgearbeitet hatte. Sie beurteilt die Qualität von Arbeit folgendermassen:

«Ich finde es wichtig, dass man heutzutage neue, gute Arbeitsstellen kriert. Weil die jungen Leute heute auch nicht mehr bereit sind, wie früher ins Welschland⁶ zu gehen; man ist der Unterhund, und man putzt halt. Man ist halt niemand, und man wird auch niemand. Das ist vorbei. Wir sind in einer Zeit, in der das Bewusstsein an einem anderen Ort steckt. Und ich finde es etwas Tolles, gute Arbeitsplätze zu schaffen. Und ich finde das [die Arbeit in einem Velokurier-Unternehmen] eigentlich eine gute Form und einen guten Arbeitsplatz.»

Trotzdem bleibt festzuhalten, dass nicht nur dort, wo die ökonomischen Bedingungen sich ändern und gesellschaftlich vorgegebene Lebensmuster aufbrechen, sich ein Raum für die Velokurierbetriebe auftut. Gute Ausbildung und Leistung, immer noch zentrale Aspekte innerhalb unserer Gesellschaft, lassen sich mittels eines Velokurierjobs ebenso verwirklichen. Mit der Entwicklung und dem Wachsen der Velokurier-Betriebe von pionierhaften, wenig strukturierten, mehr von Ideen als von Firmengeist getragenen Organisationen zu marktwirtschaftlich orientierten (ob freiwillig oder nicht) Unternehmen, änderte sich auch das Arbeits- und Anforderungsprofil an die Kuriere. Das steigende Auftragsvolumen erforderte zuneh-

mend einen leistungsbetonterem Körpereinsatz und eine straffere Arbeitsorganisation. Gebraucht wurden mehr Leute, die weniger arbeiten, um das Leistungsniveau des Betriebs halten zu können. Diese Strukturveränderungen machten aus dem Velokurierfahren vermehrt einen Nebenverdienst. Die sportliche Betätigung, die körperliche Leistungskraft und ein relativ flexibles Zeitbudget finden sich am ehesten unter Schülern und Studierenden, die ein starkes Interesse an dieser Form von Arbeit zeigen. Der grosse Teil dieser Fahrer und Fahrerinnen sieht dementsprechend im Velokurierdienst eine Form von bezahlter Arbeit, die hilft, ihr Studium zu finanzieren, und nicht das Mittel, einen alternativen Lebensweg zu suchen.

Leistung und Konkurrenz

Leistung als Forderung und als Wert an sich gewinnt mit der zunehmenden Professionalisierung der Velokurier-Unternehmen an Bedeutung. Die Kombination von physischer und psychischer Belastung zeichnet die Arbeit der Velokuriere aus. Einerseits werden die Fahrerinnen und Fahrer körperlich stark gefordert, da die Fortbewegung und Geschwindigkeit allein durch Muskelkraft erreicht werden muss. Andererseits kommt die psychische Belastung dazu, die daran gemessen werden kann, wie gut die Spannung, fünf bis sechs Aufträge mit verschiedenen Absendern und Adressaten im Rucksack und vor allem im Kopf haben zu können, ausgehalten wird, verbunden mit der mentalen Leistung, zu dieser Belastung hin auch noch die Orientierung zu behalten und den jeweils schnellsten Weg zu finden. Dem dabei entstehenden Leistungsdruck standzuhalten, ist und bleibt die inhaltliche Grundlage des Jobs als Velokurier.

In unserem Zusammenhang interessiert besonders die Bewertung dieser Leistungsforderung, wie sie die Velokuriere selber vornehmen. Umgang, Gewichtung und auch Relativierung des Leistungsethos, welches sich aus der in der Arbeit als Velokurier angelegten, ständig erwünschten Leistungssteigerung entwickeln könnte, stehen im Mittelpunkt unserer Fragen.

Das Interesse der verschiedenen Fahrerinnen und Fahrer an der Arbeit als Velokurier prägt ihr Verhältnis zur Leistung. Gemessen am körperlichen Einsatz, an Konzentration und Spannung kann das Velokurierfahren als eine Form von Sport betrachtet werden. Ein relativ hoher Anteil an Velokurieren widmet auch sonst beträchtliche Zeit einer (mehr oder weniger) intensiven sportlichen Aktivität. An das Messen von Leistung, wie es organisierter Sport in Form von Wettkämpfen tut, sind sie sich gewöhnt. Die Leistungsanforderung als Velokuriere deckt sich mit ihren sonstigen sportlichen Erfahrungen, und sie verstehen sie als Motivationsfaktor.

Dieser sportliche Zugang zum Velokurierfahren hat auch ausserhalb der Arbeitszeit unter den Velokurier-Firmen Aufnahme gefunden in Form von nationalen und internationalen Velokurierrennen.

Ähnlich dem Sport wird auch in den Velokurierbetrieben die Stärke der Leistung belohnt. In vielen Velokurier-Unternehmen wird nach der Anzahl von Aufträgen, die ein Fahrer innerhalb seiner Arbeitszeit erledigen konnte, abgerechnet. Die grundsätzlich in Leistung bereits angelegte Konkurrenz wird bei den Velokurieren an dieser Stelle sichtbar. Reihen sich mehrere Aufträge in einer günstigen zeitlichen und lokalen Kombination aneinander, dann zahlt sich das für den entsprechenden Kurier finanziell aus. Solche guten Kombinationen sind vom Zufall, aber auch von der körperlichen und geistigen Schnelligkeit eines Kuriers abhängig.

Verena ist knapp zwanzig und arbeitete zur Zeit des Gesprächs seit etwa einhalb Jahren beim örtlichen Velokurier-Unternehmen. Sie hat während des Gymnasiums in ihrer Freizeit mit dem Velokurieren angefangen und treibt auch sonst viel Sport, vor allem im Ausdauerbereich. Nach der Matura, in einem Zwischenjahr vor dem Studium, arbeitete sie vermehrt als Velokurierin, um Geld zu verdienen. Sie beschreibt die von Konkurrenzgefühlen und vom Hoffen auf gute Arbeitstouren begleiteten Situationen folgendermassen:

«Darum ist es auch ein wenig eigenbrötlerisch. Es prügelt sich jeder um die besten Touren. Weil du ja nach *deinen* Touren verdienst, also nach *deinem* Umsatz. Und das gibt schon auch einen gewissen Konkurrenzkampf. [...] Hier [in diesem Velokurier-Betrieb] ist einfach klar: soviel du fährst, soviel verdienst du. Es ist halt auch unpersönlicher. Deswegen müssen sie es hier so machen. Bei diesen vielen Fahrern und den vielen Wechseln. [...] Wenn hier einer eine gute Tour bekommt, sorry, dann werde ich neidisch.»

Eine persönliche Abgrenzung, die auch eine Relativierung des Leistungsdenkens und der damit verbundenen Konkurrenz beinhaltet, formulieren diejenigen, die im Velokurier-Fahren nicht unbedingt den Sport sehen, sondern die eher das persönliche Engagement und die selbstverantwortliche Flexibilität der Arbeit verwirklichen möchten. Sie distanzieren sich persönlich und relativieren die allgemeine Dominanz eines Konkurrenzdenkens unter den Fahrern und Fahrerinnen. Markus beschreibt es, wie aber auch andere, in folgenden Worten:

«Also [in Bezug auf gegenseitige Konkurrenz] da stehe ich ein wenig ausserhalb. [...] Also wenn Rennen organisiert werden oder so, dann sind da schon diejenigen Leute dabei, die Freude haben am Leistung erbringen. Von daher habe ich schon das Gefühl, dass es das gibt. Zum Teil wurden auch Ranglisten gemacht von den Fahrten, die jeder pro Woche macht. Und wer dann halt am meisten hat und wer am wenigsten. Es gibt Leute, die interessiert das sehr. Auch vom Alter her ist das halt schon etwas, das bei den Leuten noch peppt; das sie gut finden. Aber es ist nicht so, dass es offensichtlich wäre; dass es ein offensichtlicher Konkurrenzkampf ist. Klar gibt es Leute, die immer wieder ein wenig auf den Beleg schielen, wenn du [am Ende der Arbeitsschicht] am Ausfüllen bist. Wieviele Fahrten hat jetzt der gemacht. Aber es ist überhaupt nicht so, dass es extrem oder unangenehm wäre. Es steht auch dort unter dem Zeichen des Sich-Orientierens. Es sind gewisse Unsicherheiten in einer solchen Struktur. Dann orientiert man sich halt.»

Velokurier – ein Job für Männer?

Die Beschäftigungszahlen von Velokurieren in der Schweiz weisen einen 5- bis 20-prozentigen Anteil an Frauen auf. Diese deutliche Ungleichheit der Geschlech-

terpräsenz provoziert die Aussage, dass Velokurier ein Job für Männer sei. Unhinterfragt mag man diesen Satz aber nicht stehenlassen. Wirft man einen feministischen Blick auf das gesellschaftliche Gefüge, lassen sich Ansätze finden, die obiges Phänomen erklären helfen.

Eine auf Geschlechterpolarität aufgebaute Gesellschaft, wie es die unsere zu einem grossen Teil (noch immer) ist, weist den beiden Geschlechtern je unterschiedliche Rollen und damit verbundene Normen für richtiges Verhalten zu. Die Position innerhalb des gesellschaftlichen Gefüges wird dadurch (wesentlich) bedingt vom Geschlecht. Darin eingeschlossen sind unterschiedliche Chancen und Gelegenheiten, in der Gesellschaft den eigenen Weg zu finden und zu gehen. Mittels Sozialisation, die Klaus Hurrelmann beschreibt als «Prozess der Entstehung und Entwicklung der menschlichen Persönlichkeit in Abhängigkeit von und in Auseinandersetzung mit den sozialen und den dinglich-materiellen Lebensbedingungen [...], die zu einem bestimmten Zeitpunkt der historischen Entwicklung einer Gesellschaft existieren»⁷, wird für den Menschen aus dem biologischen Geschlecht ein gesellschaftliches. Zudem bildet sich ein Verständnis von den eigenen Fähigkeiten und dem eigenen Handlungspotential, das zu einem grossen Teil geformt wird durch äussere, gesellschaftliche Gegebenheiten.

Fragt man nach Zusammenhängen, die zwischen sozialisierten Rollenverständnissen und einem damit verbundenen, sich selbst attestierten Handlungspotential und der Unterrepräsentanz von Frauen unter den Velokurieren bestehen, dann können diese nur indirekt erschlossen werden. Da keine Aussagen von Frauen, die nicht oder nicht mehr als Velokuriere arbeiten, vorliegen, müssen indirekte Hinweise, wie sie Reaktionen von Kunden und Verkehrsteilnehmern darstellen, oder auch die eigenen Beobachtungen der Fahrerinnen herangezogen werden.

Dass das Anforderungsprofil und damit der Aufforderungscharakter des Jobs als Velokurier nicht der gesellschaftlich vorgedachten Geschlechterrolle einer Frau entsprechen, vermuten sowohl Geschäftsleiter von Velokurier-Unternehmen als auch die Fahrerinnen und Fahrer.

Guido, Ende zwanzig, arbeitete im Herbst 1994 seit kurzem als Geschäftsleiter in dem Velokurierbetrieb, wo er vor einigen Jahren als Fahrer zu arbeiten begonnen hatte. Später betätigte er sich im gleichen Unternehmen auch als Disponent und hatte somit eigentlich jede Seite der Arbeit eines Velokurierbetriebs kennengelernt. Er beurteilt die Situation folgendermassen:

«Es ist immer ein wenig so gewesen, dass es weniger Frauen hat. [...] Ich weiss nicht, wieso das so ist. Es hat sicher ein wenig damit zu tun, dass – das klingt jetzt wieder blöd – aber es braucht starke Nerven, es ist ein Stress, und es ist gefährlich. Und vielleicht, ja, vielleicht stehen Frauen weniger auf so etwas.»

Die Erfahrungen, welche die Fahrerinnen auf der Strasse und bei den Kunden machen, bewerten diese selbst als in vielen Fällen geschlechtsspezifisch bedingt. Im

Verkehr erleben sie eine stärkere Aggressivität ihnen gegenüber, wie es beispielsweise Mariella beschreibt. Sie war zur Zeit des Interviews Mitte zwanzig und hatte etwa ein Jahr vor dem Interview als Fahrerin bei einem Velokurierbetrieb angefangen. Inzwischen arbeitete sie nur noch als Disponentin und verdiente sich ihren Lebensunterhalt zusätzlich durch einen zweiten Teilzeitjob:

«Also gerade von denen [den Autofahrern] fühle ich mich oft angemacht als Frau. Das kommt [zu der grundsätzlichen Aggressivität gegenüber Velos] dann noch dazu. [...] Weil meistens sind es irgendwelche ältere Herren. Und wenn mir einer dann einfach auf den Rücken schlägt, wenn ich vorbeifahre, dann halte ich an, und dann kehre ich um, und dann schlage ich den auch. Das ist mir einmal passiert. Und den anderen auch. Dann habe ich das Gefühl, irgendwie schätzen sie mich so als schwächlich ein – ich weiss nicht – weil ich eine Frau bin. Und sie stellen sich schnell [in Impo-
nierposition] vor mich hin. Dann muss ich einfach stehenbleiben und lauter schreien und länger stehenbleiben und markieren. Ja, da bleibt mir gar nichts anderes übrig. Und das geht meistens auch, weil ich eben einfach zurückgeben kann. Also ich lasse mich nicht schlagen, weil ich ein
«Meiteli» bin.»

Dass dies nicht nur weiblich-subjektive Wahrnehmung ist, bestätigen die männlichen Velokuriere. Peter, der im Herbst 1994 Anfang dreissig ist, gehört zum harten Kern seines örtlichen Velokurierbetriebs. Er war einer der ersten Fahrer und hat dementsprechend viel als Velokurier erlebt. Zur Zeit des Interviews arbeitete er hauptberuflich als Fahrer und Disponent. Er kann aus der Erfahrung schöpfen, wenn er folgendes erzählt:

«Und dass zum Teil Frauen auch aggressiver behandelt werden von Autofahrern. Also wenn – es ist schon schlimm genug für einen Autofahrer, wenn er von einem Velo überholt wird. Also wenn er in einer Kolonne steht, und einer fährt einfach vorbei, und wenn das noch eine Frau ist, dann ist es, glaube ich, noch viel viel schlimmer. Dass wirklich Frauen zum Teil mehr angemacht werden von Autofahrern.»

Nicht nur aggressive Reaktionen deuten auf die implizite Bewertung von Frauen, die als Velokuriere arbeiten. Auch die positiven Rückmeldungen von Kunden, die sich in Form von besonders freundlicher Behandlung, offener Bewunderung oder (mehr) Trinkgeld äussern, lassen eine gewisse Distanz zwischen der Realität von weiblichen Velokurieren und dem in den Köpfen gespeicherten weiblichen Rollenbild vermuten. Entsprechend ambivalent beschreiben die Fahrerinnen diesen Bonus, da sie die implizierte Normenüberschreitung des ihnen als Frauen eigentlich zugestandenen Rollenbereichs (zu) deutlich herausspüren. Sonja erzählt davon:

«Man merkt es auch beim Kunden. Als Frau gilt es immer noch als Überraschung. Das ist halt für mich sowieso etwas abstossender, weil ich schon so viele Dinge gemacht habe, die als Frau nicht so typisch sind. Sachen leiten oder der Chef zu sein über allen. Es ist schon typisch. Ich finde das normal. Es ist schon typisch [für Frauen]. Aber in der Gesellschaft wird es immer noch ein wenig seltsam angeschaut, oder als «tough cooky» abgestempelt oder als irgend etwas halt, das in einer gewissen Region von den Leuten nicht so gekannt wird. Und dann merkt man schon auch beim Kunden: «Oh, eine Frau.» Da sehe ich dann am Verhalten der Leute, an ihrem Denken, dass eine Frau eben ungewöhnlich ist.»

Greifen wir noch einmal zurück auf die Sozialisationsdefinition von Klaus Hurrelmann, dann ist für den Entwicklungsprozess des Menschen nicht nur die gesellschaftliche Struktur und ihr Einfluss entscheidend, sondern ebenso die aktive Rolle des Individuums selbst bei der Formung der eigenen Persönlichkeit. Dementsprechend können durch einen Lernprozess vorgegebene Rollenbilder nicht nur zementiert, sondern im Gegenteil auch wieder aufgebrochen und verändert werden. Erfahrungen von Frauen in Bereichen, die bisher eher männlich besetzt waren, können die Trennungen und Grenzen der Geschlechterdifferenz auf persönlicher wie auf gesellschaftlicher Ebene zunehmend aufweichen.

Stephanie, die zur Zeit des Interviews ausbildungsbedingt nur unregelmässig als Fahrerin beim örtlichen Velokurier-Unternehmen arbeitete, fuhr bereits seit mehreren Jahren als Velokurierin. Sie gehörte nach einem Jahr Velokurier-Unternehmen in ihrer Stadt zu den ersten (und lange zu den wenigen) Frauen unter den Velokurieren. Zur Zeit des Interviews ist sie knapp zwanzig. Sie formuliert das Bewusstsein für ihre Arbeit als Fahrerin in einem Velokurier-Unternehmen mit den Worten:

«Man muss selbstbewusst auftreten. Das habe ich auch teilweise gelernt beim Kurier. Ja, du bist halt ein anderes Geschlecht, aber du kannst trotzdem genau gleich viel. Wenn du etwas sein willst, dann musst du es eben auch zeigen.»

Spannung, Konzentration und Risikobereitschaft

Erzählen die Velokuriere von ihrer Arbeit, ihrem Unterwegssein im Verkehr, sind Spannung, Konzentration und Risikobereitschaft als Leitmotive herauslesbar. Für einen routinierten Velokurier zählt das Fahren, die Strasse, der Bewegungsablauf, das Körpergefühl, die Geschwindigkeit, die eigene Beweglichkeit im Verkehr(schaos), der Umgang mit brenzlichen Situationen, der Auftrag, der das Ziel vorgibt. Die Verschmelzung all dieser Elemente zu einer Einheit erfahren die Kuriere als intensive, energiegeladene Situationen.

Marco, Anfang zwanzig, der früher wettkampfmässig Hochleistungssport getrieben hat, fing während seines Studiums nebenbei als Velokurier an. Im Herbst 1994 arbeitete er vollzeitlich als Fahrer, da er sein Studium inzwischen abgebrochen hatte und auf der Suche nach etwas Neuem war. Folgen wir Marcos Beschreibung einer intensiven Fahrt:

«Wenn du einen guten Tag hast, bist du gut motiviert und dann sind dir auch die Ampeln irgendwo egal. Es läuft einfach alles. Das macht schon Spass. Das ist auf jeden Fall ein Punkt, das mit dem Verkehr oder deine Motivation. Geschwindigkeit, dieser Rausch, Autos überholen – also Autos, einfach den anderen Verkehr. Man kann es auch mit einer Strassenbahn aufnehmen. Und das steigt dir dann wirklich etwas ins Blut, wenn man diese ganzen Manöver, die müssen sofort ablaufen, wie im Schlaf, also einfach zack, und dann merkst du, auf einmal hast du den totalen Überblick, du weisst, was rechts ist, was links ist, ich meine, wenn du über einen Platz rast, dort ist eine Baustelle, sehr

knappe Sicht, wenn von links ein Auto kommt..., wenn das nicht der Fall ist, fährst du voll drauflos, dann ist da aber noch ein Fussgängerstreifen, und dann kommt eine Strecke [...] dort sind jenste Tramschienen, Strassenbahnen kommen von rechts, Strassenbahnen kommen von vorne, Fussgänger gehen über die Strasse... Aber wenn du dort dann im Tempo bleiben kannst, und du kannst immer schön ausweichen und alles, so dass niemand gefährdet ist, dann fühlt man sich nachher schon irgendwie gut. Das stimmt schon. Das gehört dazu.»

Fliessen Marcos Erzählung, nur unterbrochen von Kommas, keinen Punkten, lässt sich diese Erfahrung auch am Schreibtisch ein wenig nachfühlen.

Hautnah und intensiv erleben die Fahrerinnen und Fahrer in diesen Momenten, was sich in abstrahierter Form folgendermassen beschreiben lässt. Das erfolgreiche Bewältigen von Situationen, die Beweglichkeit, schnelles Reaktionsvermögen, mentale Konzentration und Ausdauer verlangen, ermöglicht den Einblick in die eigene Leistungsfähigkeit und erweitert diese gleichzeitig. Zudem beansprucht die Bewältigung solcher Herausforderungen jeweils den konzentrierten Einsatz aller Sinne. Zentral ist die Lösung der anstehenden Aufgabe, für die sowohl Psyche wie auch Physis gleichermaßen gefordert werden. Dementsprechend wird für die Zeit dieser Aufgabe das selbstreflexive Denken gewissermassen ausgeschaltet. Wichtig in solchen Momenten ist die Aktivität an sich; das Erleben ist ganz auf das Jetzt ausgerichtet.

Vergleicht man die einzelnen Faktoren dieser Beschreibung mit theoretischen Ansätzen aus der Sportforschung, stossen wir auf Ähnlichkeiten, wie sie Mihaly Csikszentmihalyi in seiner Theorie zum «flow» festhält: «Im flow-Zustand erfolgt Handlung auf Handlung, und zwar nach einer inneren Logik, welche kein bewusstes Eingreifen von seiten des Handelnden zu erfordern scheint. Er erlebt den Prozess als ein einheitliches Fliessen von einem Augenblick zum nächsten, wobei er Meister seines Handelns ist und kaum eine Trennung zwischen sich und der Umwelt, zwischen Stimulus und Reaktion, oder zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft verspürt.»⁸

Diesen Zustand erfahren die Velokuriers als eindeutige Qualität und besonderen Reiz ihrer Arbeit. Sie sind sich aber der Gefahren, die mit einer solchen Trance – wie andere Fahrer und Fahrerinnen diese Momente beschreiben – verbunden sind, durchaus bewusst. Einerseits lauert eine Abhängigkeit von diesem Kick, der sich schon fast in einer Kultivierung von Stress äussert. Andererseits behält der Verkehr seine oftmalige Unberechenbarkeit und damit Gefährlichkeit, die einkalkuliert werden muss. Verena erzählt von ihren Erfahrungen und den daraus abgeleiteten Verhaltensregeln für sich selbst:

«Du bist am Schluss gegen fünf Uhr, gerade wenn der stärkste Verkehr herrscht ..., dann hast du fast eine kleine Scheibe. Gerade wenn du viel gefahren bist, dann fühlst du dich saugut. Das sind die Endorphine – kennst Du vielleicht vom Sport – klar, die entwickelst du und das Gefahrenbewusstsein ist verdammt runtergesetzt. Ich muss mir dann immer sagen – oder auch an einem Tag, an dem

ich nicht so konzentriert bin: «Verena, pass auf!» Weil, wenn du fährst, irgendwie ist es dir egal, was der hinter dir macht. Irgendwie ist es total blöd, aber das haben mir schon einige erzählt. Das geht vielen so. Also vor allem in den letzten Stunden musst du dich immer wieder selber am Kragen nehmen.»

Dieses konzentrierte, spannungsgeladene Fahren, verbunden mit erhöhter Unfallgefahr, wechselt allerdings ganz automatisch ab mit Fahrten, die die eigenen Gedanken zu ganz anderen Dingen abschweifen lassen. Eine Rolle spielen dabei sowohl äussere wie innere Faktoren wie beispielsweise längere, gerade Strecken, Auftragsflauten oder die eigene momentane (physische und psychische) Verfassung.

Die Velokuriere bewerten diese als ganzheitlich empfundenen Körper-Geist-Erlebnisse als spezielles Moment einer qualitätsvollen Arbeit, das zur allgemeinen Steigerung des persönlich-individuellen Lebensgefühls beiträgt. Sie können aber auch ein Ausbrechen (auf Zeit) aus vorgegebenen sicheren Bahnen bedeuten, um Neues, Eigenes auszuprobieren. Markus formuliert die Erfahrung als bewussten und erwünschten Gegenpol:

«Es wird alles immer sicherer. Und dann gibt es solche Gebiete – also die ganzen Extremsportarten und das ganze Zeug – da gibt es einfach solche Gebiete, die das Gegengewicht geben zur Sicherheit in der Gesellschaft. Und ich habe das Gefühl, als Velokurier zu fahren, ist auch ein bisschen sowas. So ein wenig in diese Richtung.»

Die Stadt als grosse Spielwiese

Ausbrechen aus den sicheren Zonen der Gesellschaft, Risiko und Spannung ... Diese von den Velokurieren als entscheidende Elemente des Velokurier-Fahrens empfundenen Aspekte deuten unter anderem auf einen spielerischen Umgang mit dem, was als Arbeit bezahlt wird. Arbeit und Spiel, definitorisch als Gegensätze konzipiert, verbinden sich hier zu einer Einheit. Gehen wir noch einmal den Weg der Definitionen, um darin möglicherweise einen Ansatz zur Synthese zu finden.

Die inhaltlichen Angaben von Zweckfreiheit und Unproduktivität erscheinen nur als negative Beschreibungen, was Spiel nicht ist. Deutlicher als eine positive, inhaltliche Begriffserläuterung ist darin die Abgrenzung gegenüber der Arbeit zu sehen. Das trifft allerdings den Kern der historischen Definitionsversuche, die Spiel grundsätzlich als qualitativ von Arbeit verschiedenen und abgegrenzten Bereich sehen wollten.

Betrachtet man von einer anderen Seite her die Merkmale, welche – statt abgrenzend von Arbeit – inhaltlich bestimmen wollen, was das Spiel ausmacht, findet man Begriffe wie «Neugier, Begeisterung, Engagement, Gruppenbildung, regelgebundene Handlungsabläufe, Belohnungen».⁹ All diese Elemente können allerdings auch auf die Arbeitswelt übertragen werden. Um dennoch die Bereiche

Arbeit und Spiel voneinander unterscheiden zu können – denn trotz der Überschneidungen in den Begriffsbestimmungen ist ja nicht jede Arbeit gleichzeitig auch Spiel oder umgekehrt –, kann man sich auf das Moment der Wirklichkeitswahrnehmung beziehen. Der Akteur oder die Akteurin in einem Spiel erschafft sich den Rahmen der Wirklichkeit, innerhalb dessen die ganze Aktivität abläuft, selber. Das heisst, die Welt des Spiels wird dadurch nicht unwirklich, sondern die Beziehung zur Wirklichkeit verändert sich. Es können Rollen angenommen werden, die nicht nach den Gesetzmässigkeiten, wie sie real innerhalb einer Gesellschaft bestehen, funktionieren müssen, deswegen aber nicht weniger ernst ausgeübt werden. Arbeit und Spiel müssen somit weder gänzlich voneinander getrennt, noch völlig identisch sein. Es geht eher um den jeweiligen Grad an spielerischen Momenten, den eine Arbeit annehmen kann.

Angetrieben und motiviert von den Aufträgen im Rucksack, empfinden viele Velokuriers ihr Fahren im Verkehr als Spiel. Es verschieben sich der Wirklichkeitsbeziehungsweise der Ordnungsrahmen und damit auch die Regeln. Markus spricht davon:

«Eben das ist so eine – es ist vielleicht ein bisschen mehr oder weniger so – es ist so ein bisschen ein Gesetzlosen-Spiel. Wenn du da im Verkehr herumfährst, dann gehörst du eigentlich gar nicht dazu. Du bist das Häschen; du bist vogelfrei. Und diese Komponente spielt schon mit. Das bedingt halt zum Teil auch, dass man sich bedingt an die Gesetze hält. Man macht das, was man selber als sinnvoll erachtet.»

Spiel beinhaltet neben den beschriebenen Faktoren, beziehungsweise gerade durch sie auch den Aspekt, Dinge zu tun, die innerhalb der ausserspielerischen Realität keinen direkten Sinn oder Zweck haben. Bei einem Velokurier äussert sich das beispielsweise in der fast immer beibehaltenen Fahrgeschwindigkeit, egal ob mit oder ohne Auftrag auf dem Rücken, da sie einfach als Teil des Spiels verstanden wird.

Unabhängig von der ausserspielerischen Realität, nur legitimiert durch den innerspielerischen Rahmen, gehört auch der Umgang mit Dingen, die von ihrer angestammten Funktion abgekoppelt werden. Ommo Grupe nennt diese andere, neue Zugangsweise zu altbekannten Dingen «materiale Erfahrungen»: «Zur materialen Erfahrung gehört auch die Erfahrung dessen, was man mit Dingen und Gegenständen alles machen kann, die Erfahrung ihrer Hantierbarkeit und ‹Manipulierbarkeit›, vor allem aber die Erfahrung, dass sie, wenn wir mit ihnen umgehen können, andere und oft auch ganz neue Eigenschaften entfalten als die, die unsere angelernte Funktionalisierungs- und Normierungslust ihnen zufügt.»¹⁰

Niklaus beschreibt sehr anschaulich, welcher Raum sich diesen Erfahrungen als Velokurier bietet. Er arbeitete zur Zeit des Gesprächs hauptverdienstmässig als Fahrer. Mit Mitte zwanzig war er seit etwa 3 Jahren beim örtlichen Velokurier-

Unternehmen beschäftigt. Er versuchte sich allerdings zu dieser Zeit als Goldschmied zunehmend selbständig zu machen. Zur Arbeit als Velokurier fühlte er sich vor allem durch die sportliche Tätigkeit an der frischen Luft hingezogen, da er vor seiner Zweitausbildung zum Goldschmied als Feinmechaniker in einer Fabrik tätig war. Er genoss dementsprechend die vielfältigen Möglichkeiten des Fahrens:

«Ich habe mir immer gesagt – ich habe das einmal gesehen und habe gewusst, das muss ich auch können – balancieren und funken gleichzeitig. Und dann habe ich angefangen zu üben, wie verrückt. Habe immer auf die Uhr geschaut: «He, 15 Sekunden hast du schon geschafft.» Das ist schon eine Weile her, so zwei Jahre. Dann habe ich es an jedem Rotlicht, an jedem Halt probiert. Jetzt mache ich das blind. [...] Meine Ansprüche sind immer, wenn ich nichts zu tun habe, bin ich am Üben. Im Moment übe ich immer, seitlich aufs Trottoirrändlein zu hüpfen. [...] Dann setze ich mir immer Ziele, die ganze Zeit. Klar, das ist ein Spiel. Was soll ich nur fahren. Ich will etwas üben, was ich sonst nicht machen würde, am Abend noch eine Stunde üben gehen wie andere. Ich vergleiche das mit BMX-Fahrern. Die gehen extra ins Joggeli¹¹ und üben das dann in ihrer Freizeit. Aber ich kann das im Gleichen machen. Ich habe mir immer gesagt, ich möchte gerne auf dem Hinterrad fahren können. Ich habe es nie geschafft, aber ich übe es auch zu wenig. Es hat mich schon zu oft aufs Steissbein geworfen. Jetzt übe ich daran. Oder Springen. Mit der Zeit weisst du, wo die tollen Sprünge sind in der Stadt. Ganz kleine Rampen, da hast du das Gefühl vom Fliegen. Das macht Spass.»

Geschwindigkeit oder Schnelligkeit?

Die Industrialisierung ermöglichte in den letzten 150 Jahren eine rasante Entwicklung der Geschwindigkeitssteigerungen. Einerseits entstanden auf der materiellen Ebene Maschinen und Fahrzeuge, deren Geschwindigkeitspotential sich im Verlauf der Zeit stetig erhöhte. Der Rationalisierungsgedanke, welcher bisher komplexe und entsprechend langwierige Arbeitsprozesse zerlegte und verkürzte, ermöglichte zudem die Herstellung von mehr Gütern in weniger Zeit. Eine grundsätzliche Erhöhung der Produktionsgeschwindigkeit war erreicht.

Andererseits prägte diese Steigerung, verstanden als Erfolg (nicht einfach als Resultat) der Rationalisierung, die immaterielle Ebene der Gesellschaft. Die Geschwindigkeit wurde Wert an sich.

Dass sich die Geschwindigkeit von ihren technischen Grundlagen sozusagen emanzipiert hat und demzufolge zum autonomen Wert wird, zeigt unser Beispiel der Velokuriere. Die Infrastruktur der heutigen Städte ist unter der automobilen Geschwindigkeitstechnik bereits zusammengebrochen, da sie die Geschwindigkeit mittels Auto nicht mehr gewährleisten kann. Ein Umsteigen auf die muskel- statt maschinenbetriebene, auf engem Raum flexiblere Fahrradtechnik erweist sich in diesem Rahmen nur dann als sinnvoll, wenn hohe Geschwindigkeit an sich weiterhin als Wert und als Forderung bestehen bleibt.

Dieser Wechsel vom technisch stärkeren Fahrzeug auf eines mit einem – absolut betrachtet – niedrigeren Geschwindigkeitspotential wirft die Frage auf, in welchem Verhältnis Geschwindigkeit und Schnelligkeit zueinander stehen. Vom technischen Standpunkt her gesehen befindet sich das Fahrrad dem Auto und Motorrad

gegenüber zwar auf einer schwächeren Leistungsstufe. Durch die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb der Städte kann das Fahrrad aber gleiche Geschwindigkeiten wie die motorgetriebenen Fahrzeuge erreichen. Da dem Fahrrad dank seiner Grösse und Beweglichkeit im heutigen Strassenverkehr mehr Raum zur Verfügung steht als den automobilen Fahrzeugen, wird es ihm möglich, eine konstantere Geschwindigkeit durchzuhalten, die sich schlussendlich auch als schneller erweist.

Diese Verbindung von Schnelligkeit und Geschwindigkeit ergibt einen der Grundaspekte des Velokurierfahrens. Der wirtschaftliche Markt, auf dem die Velokurier-Unternehmen bestehen wollen, fordert und verlangt Geschwindigkeit, die – wie oben differenziert – eigentlich Schnelligkeit ist.

Die Geschwindigkeitsrevolution, wie Paul Virilio die Entwicklung seit der Industrialisierung nennt¹², wurde nach der ersten durch die technischen Errungenschaften ein weiteres Mal revolutioniert durch diejenigen von Funk und Elektronik. Diese Instrumente ermöglichen auch für die Velokurieri eine dynamischere und damit effizientere, sprich letztlich schnellere Arbeitsweise. Sie gehören zur Grundlage, die den früher beschriebenen «flow»-Zustand beim Velokurierfahren mit hervorbringen.

Praktisch alle Velokurieri sprechen von der Geschwindigkeit, die sich legitimiert durch den Auftrag im Rucksack, in der gleichen faszinierten Weise wie Marco:

«Ich fahre sowieso immer, ausser ich bin gerade schlecht drauf, eigentlich full power. So schnell als möglich. Nur dann macht's Spass. Weil wenn du in einen Trott hineinkommst, dann läuft es einfach nicht. Du musst einfach full power fahren, dann läuft es auch richtig.»

So, wie sie sich der Gefahren während des «flows» bewusst sind, bewerten die Fahrerinnen und Fahrer aber auch diese Sucht nach Geschwindigkeit, die sich losgelöst hat von der ökonomischen Notwendigkeit und einfach für sich allein als erstrebenswert empfunden wird, selbstkritisch. Markus reflektiert es folgendermassen:

«Ja, man kann sagen [die Aufträge sind der] Sinn, und man kann sagen, es ist eine Entschuldigung. [...] Ohne Geschwindigkeit macht es keinen Spass. Das ist schon so. Also du hast einfach das Gefühl von Fliegen und den Wind um die Ohren... Und auch das ganze Spiel auf der Strasse macht mehr Spass, wenn du eine gewisse Geschwindigkeit hast.»

Die Risikofreudigkeit steigt, und die Geschwindigkeitsfaszination zeigt sich in einem gewissen «Hang zum Selbstmord»¹³. Aktionen von einzelnen Velokurieren, die sich mit einer Hand beispielsweise an einer Strassenbahn festhalten, ab einer gewissen Geschwindigkeit selber anfangen mitzutreten, um dann, sobald die Stras-

senbahn wieder abbremsst, loszulassen und mit erhöhter Eigengeschwindigkeit weiterzufahren, verweisen in diese Richtung. Auch Niklaus erzählt von diesem Begleitgefühl der Geschwindigkeit:

«Oder einmal... ich habe gemerkt, es gibt manchmal wirklich Sekunden, Bruchteile von Sekunden. Es ist so gefährlich, so tote Winkel, so tote Ecken. Und es kann genau dann sein. Aber ich habe das manchmal, ich riskiere etwas und weiss genau – ich weiss nicht, ob Du das kennst – es ist dir egal, wenn es dich dann erwischt. Es ist dir egal, aber du bist so drin, es könnte passieren. Also du denkst nicht, es könnte passieren, aber es könnte einfach sein, und es wäre nichts Schlimmes.»

Diese Momente zu verallgemeinern, indem man sie einer alltäglichen Velokurierpraxis zuschriebe, wäre sicherlich ein falscher Schluss. Eine Verallgemeinerung der Erfahrungen von Niklaus auf diejenigen verschiedenster anderer Velokuriere lassen sich aber in deren Interviewaussagen nachvollziehen.

Aggressivität

«Aggression ist eine der möglichen Verhaltensweisen, wenn eine Situation kompliziert, unübersehbar und damit bedrohlich geworden ist. Auch ein Chaos im Strassenverkehr kann zu aggressivem Verhalten des Verkehrsteilnehmers führen.»¹⁴ Mit dieser These beginnen Wolfgang Hartenstein und Klaus Liepelt ihr Kapitel über Aggressionen im Strassenverkehr ihrer verkehrssoziologischen Gesamtuntersuchung mit dem lakonischen (und damit sehr treffenden) Titel: «man auf der Strasse». Der Verkehr, speziell die Automobilisierung beginnt Anfang der 60er Jahre, als die Studie durchgeführt wurde, gerade ihre Massenausdehnung anzudeuten. Mit diesem Zeitpunkt setzt die Verquickung der Hoffnungen, die man auf das Auto setzt, mit den notwendig darauf folgenden Frustrationen, die sich vornehmlich in Aggressivität äussern, ein.

Zitieren wir noch einmal Hartenstein und Liepelt zur inhaltlichen Bestimmung von Hoffnung und Frustration: «Das Vehikel der Emanzipation des am privaten Verkehr Teilnehmenden verkürzt Wegzeiten und erweitert den Spielraum, ohne dass das grösserer Anstrengung bedarf; es schafft Freiheit und Freizügigkeit; es macht seinen Fahrer zum Subjekt im Strassenverkehr. Das Auto vermittelt Kraft, es verleiht individuelle Macht.»

Aber die Emanzipation des erwähnten Verkehrsteilnehmers ist relativ; sie vollzieht sich auf Kosten anderer. Sobald auch die anderen ihren Anspruch auf das Gemeingut Verkehrsfläche mit einem eigenen Fahrzeug geltend machen, ist die Emanzipation wieder in Frage gestellt. Wenn der Kraftfahrer sein Auto besteigt, muss er feststellen, dass die Emanzipation zum Individuum im Massenverkehr nicht nur ihm allein geglückt ist. Immer mehr Individuen tauchen neben und vor ihm auf. Sie verkleinern die von ihm okkupierte Verkehrsfläche; sie beschränken



seinen Gesichtskreis; sie verwehren ihm die freie Fahrt; sie beschneiden ihn in seiner Freizügigkeit. Er hat das Steuer fest in der Hand; aber er kann nicht fahren wie, wann und wohin er will.»¹⁵

Obwohl sich die Verkehrsdichte in den Jahren nach 1960 um ein Vielfaches verstärkt hat, ist das Verständnis von Freiheit und Emanzipation, die per Auto verwirklicht und ausgelebt werden wollen, noch in gleichem Masse vorhanden. Da der Raum dazu allerdings schon längst, vor allem in den Städten auf ein Minimum geschrumpft ist, steigt – man könnte fast sagen proportional dazu – die Enttäuschung über das offensichtliche Schwinden der eigenen Freiheit. Dazu kommen komplexere Verkehrssituationen, die jeweils in sehr kurzen Zeitmomenten beurteilt und bewältigt werden müssen.

Die Situation zusätzlich verschlimmernd tritt der Umstand hinzu, dass die Freiheit und Emanzipation in den verkehrsverstopften Städten nunmehr auf das weit weniger prestigeträchtige Fahrrad übergegangen zu sein scheint.

Als Auspuffventil funktioniert ein offensiverer Fahrstil, der zu einer gesteigerten Aggressivität im heutigen Verkehr beiträgt. Gerade Velokuriers, die den grössten Teil ihrer Arbeitszeit auf der Strasse und im Verkehr verbringen, bekommen diese Grundstimmung der Aggressivität als mehr oder weniger direkte Aggression ihnen gegenüber zu spüren. Mariella erzählt von solchen Erfahrungen:

«Manchmal [spürst du tagelang] überhaupt nichts und dann wieder schon und teilweise auch sehr heftig und sehr aggressiv. Also dass du teilweise das Gefühl hast, der würde dich jetzt sofort überkarren, wenn er könnte; wenn du nicht schneller abhauen könntest mit dem Velo.»

Der Umgang mit dieser im Strassenverkehr herrschenden Aggressivität und dem eigenen Aggressionspotential unterscheidet sich je nach allgemeiner Einstellung der Velokuriere zu Verkehr, Autos und eigenem Verhalten. Benedikt reflektiert seine Rolle im Verkehr immer wieder. Er war im Herbst 1994 Mitte zwanzig und fuhr neben seinem Studium als Velokurier. Verkehrspolitisch und ökologisch motiviert begann er ganz am Anfang des Bestehens seines örtlichen Velokurierbetriebs als Fahrer. Er erzählt:

«Also am Anfang bin ich viel aggressiver gefahren und habe auch viel sensibler auf Sachen reagiert. Wenn jemand mir den Weg abgeschnitten hat, dann bin ich sehr heftig geworden und habe mich dann vor das Auto hingestellt. Und irgendwie, das fällt jetzt eigentlich völlig weg. Das mache ich überhaupt nicht mehr. Oder wirklich nur noch in ganz seltenen Fällen. Man gewöhnt sich halt irgendwie daran und härtet sich ab. Und es geht einem nicht mehr so nahe. Aber ich rechne damit, dass sich ein Autofahrer daneben benimmt. Weil für mich ein Auto nicht in eine Stadt hineingehört. Aber eigentlich bin ich von dieser Seite her fast extremer als früher. [...] Irgendwie habe ich mich da radikalisiert, was das anbetrifft. Aber gleichzeitig manifestiere ich das auf eine andere Weise. Nicht mehr direkt auf der Strasse in Wutanfällen oder irgendwie so etwas, sondern politisch oder sonst irgendwie.»

Aggressivität muss oft auch von Seiten der Fahrerinnen und Fahrer als Mittel zum Selbstschutz eingesetzt werden. Jonas, mit knapp zwanzig einer der jüngeren Fahrer, arbeitete seit 1993, also zur Zeit des Interviews seit etwa einem Jahr, als Velokurier. Da er von dieser Arbeit lebte, begann er zu dieser Zeit auch noch als Disponent zu arbeiten. Er erzählt von seinen Erfahrungen auf der Strasse:

«Also ich finde einfach, sie schauen so wenig, weil sie so geschützt sind in ihrem Teil. Und das wissen sie. Und sie schauen so schlecht, dass ich mir einfach Respekt verschaffen muss mit meinem Fahrstil. Das fängt damit an, dass ich mit Tempo 40 in der Stadt herumfahre und halt gleich fahre wie ein Auto. Ich stelle mich mitten in die Fahrbahn hinein. Ich fahre auf dem Mittelstreifen. Ich fahre einfach. Und je schneller ich bin und mich im Verkehr fließend bewegen kann, desto weniger gefährlich ist es auch für mich.»

Die durch den heutigen Verkehr bedingte und manchmal sogar geforderte Aggressivität binden die Velokurier-Unternehmen für ihre Fahrer und Fahrerinnen allerdings an eine für alle verpflichtende Grundregel. Nicht zuletzt des Firmenimages wegen, im Verkehr nicht als Strassendesperados (die nichts und niemanden fürchten und beachten) aufzufallen, gilt es, immer auf Schwächere, also vor allem Fussgänger oder andere Fahrradfahrer, Rücksicht zu nehmen.

Hip, trendy, cool – Velokurier als Modeerscheinung

Das angesprochene Firmen- beziehungsweise Velokurierimage bezieht seine Ausstrahlungskraft aus verschiedenen Bereichen. Nicht alle entsprechen jedoch

dem eigenen, erwünschten Selbstbild von Kurieren und Unternehmern. Die Imagewirkung des Velokurierfahrens steht unter anderem in Verbindung mit der Entwicklung des Sports als zunehmend wichtigem Lebensbereich in Alltag und Gesellschaft. Freizeit hat in den vergangenen Jahren quantitativ zugenommen und damit gewinnen die Tätigkeiten, welche man in seiner freien Zeit ausübt, an Gewicht. Dies vor allem gegenüber der bisher als stark identitätsstiftend verstandenen Arbeit und Berufsposition.

Die Auffächerung der eher traditionellen sportlichen Tätigkeiten in ein weites Spektrum von neuen, oft erlebnis- und abenteuermässig orientierten Sportmöglichkeiten hat zur Konsequenz, dass der Sport seinen Betreibern und Betreiberinnen ein Feld eröffnet, wo eigene Fähigkeiten in individuellerer Form als bisher unter Beweis gestellt werden können. Man treibt nicht einfach Sport, sondern man treibt *den* Sport, der Ausdruck der eigenen Persönlichkeit ist. Dadurch erhält die entsprechende Sportart gleichzeitig Prestige- und Demonstrationswert.

Die Diversifikation des Sports und seine damit verbundene Prestigefunktion gibt dem Einzelnen Raum und Möglichkeit, den eigenen Lebensstil auch über die für sich gewählte Sportart auszudrücken.¹⁶

Gerade das Velokurierfahren gehört zu den neuen Sportarten, die aus der Diversifizierung einer anderen, in diesem Fall des ebenfalls relativ neuen Mountainbikefahrens entstanden sind. Die verschiedenen Faktoren, wie sportliche und geistige Herausforderung, Geschwindigkeits- und Risikofreude, Kontakt zu Kurieren und Kunden und die damit verbundene persönliche Demonstrationsmöglichkeit haben den Velokurier-Unternehmen in den letzten Jahren zur Bedeutung eines Trends verholfen und damit gleichzeitig eine Modeerscheinung daraus gemacht. «Hip», «trendy», «cool» fallen immer wieder als prägnante Bezeichnungen und Erklärungen für die Anziehungskraft des Velokurierfahrens. Peter, bereits einer der älteren Fahrer, bestätigt diese Entwicklung, nicht ohne kritischen Unterton:

«Ja, es sind schon mehr jüngere Leute, die kommen. Es scheint mir schon so zu sein, dass es früher eher noch jemanden dabei hatte, der schon ein wenig älter war, der das gemacht hat; vor allem aus Idealismus halt. Und heute ist es wahrscheinlich schon eher, weil es gerade hip ist.»

Der Status als Modeerscheinung wirkt sich allerdings in verschiedener Beziehung ambivalent aus. Geschäftlich verhilft der Trend den Velokurier-Unternehmen zu einem grossen Nachwuchspotential. Um genügend Fahrer und Fahrerinnen müssen sich die wenigsten Sorgen machen. Zudem ermöglicht die Auswahl von Seiten der Betriebsleiter strengere Anforderungskriterien in bezug auf Disziplin und Verantwortungsbewusstsein unter den Velokurieren, denn es gilt, wie es Andreas, Unternehmensleiter und -gründer eines Velokurierbetriebs, formuliert:

«Hey, Dein Job ist so begehrt. Da stehen so viele Leute hinten an. Die wollen Deinen Job haben...»

Andererseits macht das Trendimage der Velokuriere die Unternehmen auch abhängig von der allen Modeerscheinungen innewohnenden Launenhaftigkeit. Was morgen vielleicht schon nicht mehr «in» ist, gefährdet die Konstanz des Fahrer- und Kundenpotentials und damit auch die eigene Unternehmensexistenz.

Ebenfalls eine gefährliche Ambivalenz für das Velokurierimage liegt in einem entfesselten Verkehrsverhalten aufgrund des Bewusstseins und der Freude am eigenen «Cool»-Sein. Schnelles, flexibles Fahren im städtischen Verkehrsfluss gehört zwar zu den grundlegenden Anforderungen an einen Velokurier, was aber nicht heisst, dass jegliches Verantwortungsbewusstsein anderen Verkehrsteilnehmern und den Verkehrsregeln gegenüber automatisch ausser Kraft gesetzt wäre. Dieses Bewusstsein formulieren, wie hier Sonja, vor allem die älteren Fahrerinnen und Fahrer:

«Es kann die Gefahr bestehen, dass du dich plötzlich als Grossstadtcowboy fühlst und denkst: <Woah!> Und das ist eine Gefahr darin. Das ist irgendein Kick. Es ist ehrlich hip. Es ist trendy. Und es wird hochgejubelt.»

Wer die Arbeit als Velokurier stark in seiner Imagefunktion (z.B. des Hip-Seins) wahrnimmt und auslebt, für den hat auch die Symbolkraft der entsprechenden Erkennungszeichen einen besonderen Wert. Vor allem das Fahrrad, speziell das allgemein imagerträchtige Mountainbike, wird dann Zeichen für die eigene Velokurieridentität. Die Orientierung an denen, die schon lange dabei sind und unzweifelhaft zu den «Profis» gehören, wirkt sich auf die Professionalität der Ausrüstung derer aus, die erst vor kurzem mit dem Velokurierfahren begonnen haben. Fehlende Routine versucht man dementsprechend durch ein Mehr an technischer Raffinesse auszugleichen. Markus, der zu den Erfahreneren gehört, beschreibt die Situation vorsichtig, aber doch aussagekräftig:

«[Markenfetischismus,] das gibt es sicher. Man muss eben auch immer unterscheiden vom Alter her und von der allgemeinen Einstellung. Da habe ich mich auch zum Teil, was Leistungsgedanken und was den Wettkampfeifer und den Leistungsvergleich betrifft, da habe ich mich ein wenig vorsichtig geäussert. Denn ich sehe eigentlich nur, wie es für mich ist. Ich sehe an die anderen nur heran. Und ich kann ungefähr spüren, wie es ist. Und mit dem Markenfetischismus ist es genau das Gleiche. Gewisse Sachen sind einfach cool. Also zum Beispiel Eingänger¹⁷ fahren ist cool. Das ist einfach cool. Schon nur einmal, weil die Älteren vor allem mit dem Eingänger fahren.»

Körperästhetik und Körpergefühl

Neben Prestige und Image spielt auch die Ästhetik bei den Velokurieren eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Sportsoziologische Untersuchungen haben festgestellt, dass mit der Entwicklung des Sports auch eine Entwicklung der körperlichen Ästhetik einhergegangen ist. Das zunehmend grosse Gewicht, das eine sportliche Betätigung in der heutigen Gesellschaft einnimmt, hinterlässt seine Spuren am Körper. Viel Bewegung verändert den Muskelbau und damit die kör-

perlichen Formen. Gut proportionierte, durchtrainierte Körper werden mehr und mehr zum erstrebenswerten Ideal. Die Einstellung zum eigenen Körper wandelt sich und damit auch seine Wahrnehmung. Ein Teil der Körperlichkeit wird die Darstellung des eigenen Körpers. Peinlichkeitsschwellen verringern sich und die erotische Komponente des Körperlichen gewinnt zunehmend an Bedeutung.¹⁸

Das ästhetisch-erotische Element lässt sich bei vielen Sportarten an der für sie typischen Kleidung ablesen. Die enge, körperbetonte Kleidung der Velokuriere provoziert dementsprechende Reaktionen. Bewundernde Blicke, Bemerkungen und sogar Handgriffe an die muskulösen Beine sind Erfahrungen, die Velokuriere in ihrem Alltag sammeln können. Allerdings zählt nicht nur oder überhaupt die Wirkung auf andere; auch die positive Selbstwahrnehmung trägt zur Freude am Kurierfahren bei. Niklaus hat das für sich festgestellt:

«Und es hat mir auch angefangen zu gefallen, weil ich gemerkt habe, dass sich der Körper verändert. Das kriegst du sonst nie hin. Ich war früher immer ein wenig im Fitnesscenter. Da hat sich vielleicht schon auch etwas geändert. Aber das konnte ich immer erst nach der Arbeit tun. Und so [...] ist es einfach [mit der Arbeit, dem Velokurierfahren] gekommen.»

Wie das ästhetische Ideal und die Wahrnehmung des eigenen Körpers in Verbindung mit der Entwicklung des Sports in unserer Gesellschaft steht, so ist gleichzeitig die Entwicklung des Sports geprägt von gesellschaftlichen Vorstellungen zur Verwendbarkeit des menschlichen Körpers. Klaus Heinemann formuliert das Verhältnis von Gesellschaft, Körper und Sport mit folgenden Worten: «Die Entstehung des Sports in modernen Gesellschaften ist selbst das Resultat einer Evolution einer Vorstellung vom Körper, die besagt, dass soziale Kontrolle und Berechenbarkeit des Körpers über unser Bewusstsein perfektioniert werden können. Der Körper wird zu einem Instrument, über das unser Bewusstsein verfügen und gebieten kann und für das daher auch unser Bewusstsein verantwortlich ist.»¹⁹

Diese direkte Unterstellung des Körpers unter den Willen ist die Grundbedingung für sportliche Höchstleistung. Der Wille wird zum Motor der Leistung und der Körper zu seinem Instrument. Die Kombination dieser beiden Elemente ergibt sich bei den Velokurieren einerseits in den Aufträgen und dem damit verbundenen psychischen Druck, woraus andererseits die physische (Höchst-)Leistung auf jeder Tour entspringt.

Zu dieser Entwicklung des Körpers zum Instrument einer betonten Leistungsethik, zum (erotischen) Ideal und zur neu wahrgenommenen eigenen Körperlichkeit, lässt sich in modernen Gesellschaften gleichzeitig eine gegenläufige Tendenz festmachen. Statt neues Körperbewusstsein im Gegenteil «Entkörperlichung», welche Klaus Heinemann folgendermassen definiert:

«Entkörperlichung bedeutet zum einen, dass Identität, soziale Interaktionen, der soziale Rang der Menschen und das Funktionieren sozialer Systeme unabhän-

gig werden gegenüber körperlichen Eigenschaften und dem körperlichen Erscheinungsbild, zumindest weniger zählen als z.B. <Intelligenz> und <Charakter>, zum anderen, dass expressive Körperkontrollen, die Kontrollen emotioneller Regungen, wie Trauer, Wut, Freude, Lachen und Weinen zunehmen.»²⁰ Das hat zur Folge, dass geistige Begabungen und Aktivitäten höher eingeschätzt werden als körperliche. Zudem haftet an jenen, in einer auf Sauberkeit und Ästhetik ausgerichteten Gesellschaft, der Makel von Schmutz und Schweiß.

Auch die Kehrseite der modernen Körpereinstellung erleben die Velokuriere in ihrem Alltag. Markus beschreibt solche Situationen treffend:

«In gewissen Firmen kommst du rein, und du bist der Unterhund. Da bist du eigentlich das Letzte. Da bist du der Lakai, der immer herumgeschickt wird [und das erst noch per Fahrrad]. Also überhaupt nicht repräsentativ. Das denken die meisten Leute. Ja, und dann schwitzt du und so. Hast eben die Velokleider an und bist einfach wirklich das Letzte. [...] Also so gewisse Banken, da wirst du respektvoll behandelt. Aber es ist halt klar, was du bist. Aber sehr anständig. Das ist der Anstand, der durchdringt. Aber in gewissen Banken, da merkst du, du darfst nicht einmal in gewisse Räume hereinkommen, wo sich ein Kunde aufhalten könnte. Das ist nicht nur bei den Banken so, sondern zum Teil auch bei anderen Firmen, wo sich Kunden aufhalten. Weil sie es fast als imageschädigend anschauen, wenn jetzt da irgendein Kurier drin ist.»

Schlagen wir den Bogen von den Körpererfahrungen über die vorher behandelten Aspekte der Aggressivität im Verkehr, der Spannung, Risikobereitschaft, Leistung etc zurück zur Alternative des Lebensstils, dann zeigen sich diese Aspekte als (kurze) Einblicke in die Lebenswelt von Velokurieren in der Schweiz.

Wir konnten Bedeutungen nachspüren, die die Fahrerinnen und Fahrer ihren Erfahrungen im Alltag zuweisen. Wir haben etwas erfahren von ihrem Gesellschaftsbild und von ihren Werthaltungen. Trotz der individuellen Perspektiven lassen sich diese verknüpfen mit allgemein-gesellschaftlichen Bedingungen und damit einordnen in einen grösseren gesellschaftlichen Zusammenhang. Ein Blick also (wenn auch fragmentiert, eben als Einblick verstanden) auf die Verbindung von Mikro- und Makroebene.

Anmerkungen:

- ¹ Der Artikel basiert auf meiner Lizentiatsarbeit im Hauptfach Volkskunde/Europäische Ethnologie mit dem Titel «Velokuriere in der Schweiz. Postmoderne Beweglichkeit im Alltag», die ich im Juni 1995 an der Universität Basel zum Abschluss meines Studiums eingereicht habe.
- ² «Die IG [Interessen-Gemeinschaft] Velo ist ein parteipolitisch neutraler Verband für alle dem Velo nahestehenden Personen oder Organisationen. Die IG Velo kämpft vor allem für mehr Sicherheit der Alltagsvelofahrer im Strassenverkehr, tritt als deren Vertretung mit Planern, Politikern und Behörden in Kontakt und richtet sich mit Informationen an alle Strassenbenutzer.» Zitat aus: Fahrrad-Kalender 1991, Verlag Die Werkstatt, Göttingen.
- ³ Ursula A.J. Becher, Geschichte des modernen Lebensstils. Essen-Wohnen-Freizeit-Reisen, München 1990, S. 38.

-
- ⁴ Das Gespräch mit Andreas ist eines von 16 Interviews, die ich zwischen Oktober 1994 und Februar 1995 mit Fahrerinnen, Fahrern, Disponenten und Unternehmensleitern von 4 Velokurierbetrieben in der deutschsprachigen Schweiz geführt habe. Die Interviews folgten einem thematischen, aber im Gesprächsverlauf offenen Leitfaden. Die Gespräche wurden auf Tonband aufgezeichnet und dauerten in der Regel zwischen eineinhalb und zwei Stunden.
- ⁵ Günter Pätzold, Jugend, Ausbildung und Beruf, in: Krüger, Heinz-Hermann (Hg.), Handbuch der Jugendforschung, Opladen 1988, S. 273–290, hier S. 282.
- ⁶ Deutschschweizerische Bezeichnung für den französischsprachigen Teil der Schweiz.
- ⁷ Klaus Hurrelmann, Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit, Weinheim/Basel 1990 (3. Auflage), S. 14.
- ⁸ Csikszentmihalyi, Mihaly, Das Flow-Erlebnis. Jenseits von Angst und Langeweile: Im Tun aufgehen, Stuttgart 1985, S. 60f
- ⁹ Eichler, Gert, Spiel und Arbeit. Zur Theorie der Freizeit, Stuttgart/Bad Cannstatt 1979, S. 35.
- ¹⁰ Ommo Grupe, Sport als Kultur, Zürich/Osnabrück 1987, S. 72.
- ¹¹ St. Jakob-Stadion: öffentliche Sportanlagen in Basel
- ¹² Paul Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit, Berlin 1993.
- ¹³ Paul Virilio, a.a.O., S. 30.
- ¹⁴ Wolfgang Hartenstein/Klaus Liepelt, man auf der Strasse. Eine verkehrssoziologische Untersuchung, Bad Godesberg 1961, S. 103.
- ¹⁵ W. Hartenstein/K. Liepelt, a.a.O, S. 103.
- ¹⁶ vgl. Gilbert Norden/Wolfgang Schulz, Sport in der modernen Gesellschaft, Linz 1988; Klaus Heinemann, Veränderungen des Sports im Kontext gesellschaftlicher Entwicklungen, in: Hubert Ch. Ehalt/Otmar Weiss (Hrsg.), Sport zwischen Disziplinierung und neuen sozialen Bewegungen, Wien/Köln/Weimar 1993, S. 85–101.
- ¹⁷ Eingänger sind speziell zum Velokurierfahren konstruierte Fahrräder, die (bei entsprechendem Können und Fahrstil) das Aufrechterhalten einer konstanten Geschwindigkeit ermöglichen.
- ¹⁸ vgl. Heinemann, Klaus, Einführung in die Soziologie des Sports, Schorndorf 1990 (3. Auflage), S. 196; Norden, Gilbert/Schulz, Wolfgang, a.a.O., S. 225.
- ¹⁹ Heinemann, Klaus, a.a.O., S. 196.
- ²⁰ Heinemann, Klaus, a.a.O., S. 78.