

Treatment

**der Gruppe B mit dem Arbeitstitel: "Ein ethnologischer
Film über das münsteraner Fahrrad"**

Yochanan Rauert, Alexia Theis, Annika Strauss



**"Das münsteraner Fahrrad -
Fortbewegungsmittel oder
Lebensstil?!"**

Inhalt

1. Synopsis	2
2. Background-Info	2
3. Filmtechnische Festlegungen	5
3.1 Attribute des Films	5
3.2 Struktur des Films	6
4. Recherche/Forschung	8
4.1 Bisherige Recherche und Art der Datenerhebungen	8
4.2 Vorstellung der Drehorte, Informanten und Interviewpartner	9
4.2.1 Umgebungsaufnahmen und "Fahrradimpressionen"	9
4.2.2 Radstation Hauptbahnhof	10
4.2.3 Stadt Lupe Münster e.v.	12
4.2.4 Fahrradpolizei	13
4.2.5 Bike-Corner	13
4.2.6 Meister Michel	14
4.2.7 Fahrradwerkstatt Osmohallen	15
4.3 Grober Drehplan	15
4.4 Bibliografien	16
4.4.1 Feldforschung und Feldforschung in Deutschland	16
4.4.2 Materielle Kultur	16
4.4.3 Speziell zum Fahrrad	17
4.4.4 Fahrradmusik	18

Anmerkung: Falls nicht anders gekennzeichnet, liegen die Rechte an allen Fotos, die in diesem Treatment verwendet werden, bei der Filmgruppe.

1. Synopsis

Der Film geht der Fragestellung nach, inwiefern das Fahrrad in Münster als Fortbewegungsmittel dient und wie weit dabei seine identitätsstiftende Wirkung reicht.

2. Background-Info

- das Fahrrad ist des Münsteraners liebstes Kind. Kein Wunder, gibt es in der Westfalenmetropole mit 500.000 Rädern doch fast doppelt so viele Fahrräder - oder Leezen, wie der Westfale sie zärtlich tituliert - wie Einwohner. Der Trend geht zum Zweit- oder Drittrad, 45% der Münsteraner besitzen zwei oder mehr Räder, und an die 40% der Fahrten im Stadtgebiet legen sie mit dem Rad zurück.

Das Münsterland ist als Radregion deutschlandweit bekannt. Die überwiegend flache Parklandschaft lädt selbst Touristen aus den nahen Niederlanden ein, in Münster eine Tour mit der Leeze zu machen. Fragt man Ortsfremde, was sie mit Münster verbinden, wird stets das Fahrrad genannt. Einem unserer Informanten zufolge [Radstation/ Stadt Lupe Münster e.v] benutzen täglich ca. 100.000 Münsteraner ihr Fahrrad, um schnell und kostengünstig voran zu kommen. Auf jeden Münsteraner

kommen zwei Fahrräder [GIG Artikel links], es findet sich das bisher größte Fahrradparkhaus Deutschlands am Münsteraner Hauptbahnhof, ein weiteres wurde kürzlich in den neu gebauten Münster-Arkaden eingerichtet. Für die diesjährig stattfindenden Skulpturprojekte 2007 wurden Containerladungen voll Leihfahrräder auf dem Domplatz aufgestellt. Für Sicherheit sorgen schon seit längerem Fahrradstreifen der Polizei, die in sportlicher Kleidung manch angeheiterten Studenten zu Recht weisen. Zahlreiche (auch mobile) Fahrradwerkstätten bieten individuellen Fahrradservice von Beratung zu Verkauf, vom billigen, halblegalen Versteigerungsrad zum verchromten Edelchopper, vom Frauenrad aus dem Frauenladen "Lila Leeze" zum hoch technisierten Hollandrad.

Flächendeckende und breite Radwege, eigene Fahrradstraßen sowie "unechte Einbahnstraßen", die von Radfahrern entgegen der Einbahn-Richtung genutzt werden dürfen, erweitern die vielfältigen Angebote. Der ehemalige Ringwall, die Promenade, der einzige „Fahrrad-Straßenring“ einer europäischen Stadt, gilt als Fahrrad-Highway für das schnelle Vorankommen; hier wurden schon bis zu 1.200 Radfahrer pro Stunde gezählt.

„Münster ist ein Fahrradvorreiter“ [Stadt Münster] da kaum eine andere Stadt in Deutschland über ein vergleichbar gut ausgebautes Radwegenetz und derart viele Angebote rund ums Fahrrad verfügt. Mit der hervorragend ausgebauten Radinfrastruktur hat die Region Westfalen-Lippe bereits zahlreiche Preise gewonnen, Münster gilt verdientermaßen als „Fahrradhauptstadt“ Deutschlands.

Dieser Film will das Beziehungsgeflecht zwischen den Münsteranern und ihrem Fahrrad

offen legen und festhalten, wie sich das Leben um die kulturelle Institution Fahrrad organisiert. Die Idee und Motivation zu dem Thema des Films liegt nahe: Wir, die Projektgruppe B des Seminars zur Visuellen Anthropologie mit dem Thema „Fahrrad in Münster“ leben und studieren in Münster. Das Fahrrad ist für uns kein unbekanntes Phänomen, sondern Alltag. Wir benutzen fast täglich unser Fahrrad.

Wir sehen die Räder auf den Bürgersteigen vor den Universitätsgebäuden und müssen nach Erledigung der Arbeit im Meer der Fahrräder unser eigenes wieder finden. Wo ist mein Fahrrad? Wer hat mein Fahrrad versetzt? Wer sind die Leute die die Fahrräder in den Weg stellen, und wer sind die Leute in den gelben Westen, die diese wieder weg räumen?

Wenn das Rad kaputt geht, gehen wir zu einer Werkstatt, kaufen ein neues oder ein gebrauchtes Rad. Doch was ist wichtig beim Fahrradkauf? Was bewegt den Fahrradnutzer zu einem Fahrradhändler hin, was von einem anderen weg? Welche Werkstatt ist der Schraubergeheimtipp? Wie unterscheiden sich die Händler im Verkauf, der Beratung, dem Schnellreparaturservice oder bei individuellen Sonderanfertigungen?

Was muss ein Fahrrad haben, damit man es benutzen kann und darf? Zwei Speichenräder, einen Rahmen, einen Lenker mit Griffen, Pedale, Sattel, Bremsen, Gangschaltung, Scheinwerfer, Rücklicht, Reflektoren, Klingel oder Hupe?

Was benötigt ein Fahrrad, damit es Spaß macht? Einen guten Sattel, Chrom, kleine/große Reifen, Farbe, individuelle Bemalung, individuelle Einzelteile? Vielleicht bekommt man auch eines geschenkt oder man findet eines im Gebüsch.

Diese Fragen leiten uns zu den fahrradtechnischen Überlegungen. Zu Anfang der Entwicklung des Fahrrads wurden immer wieder neue Techniken an das Fahrrad herangeführt. Das Fahrrad war zunächst nicht das, was wir heute als solches kennen. Den Anfang der Entwicklung macht das Drais'sche Velociped (Patent 1817), eine Holzkonstruktion bei der sich der Fahrer vom Boden abstößt und noch laufenderweise vorankommt. Es ist ein Lauf- rad, noch ohne Kurbel und Kette, das bereits die energietechnische Revolution des Fahrrads vorwegnimmt. Nach physikalischen Untersuchungen von V.A. Tucker [Krause 1993] zeigt sich, dass „der Radfahrer im Vergleich zu allen anderen sich fortbewegenden Lebewesen und allen anderen Fortbewegungsmitteln mit der weitaus geringsten Bewegungsenergie pro Einheit Körpergewicht auskommt“. Das liegt daran, dass das Fahrrad nach dem Abstoßen vom Boden (bzw. dem späteren Trampeln der Pedale) rollt und der Rad-

fahrer daher zwar einen Schritt macht, die Energie des Schrittes jedoch verlängert und nur durch die Reibung zwischen Boden und Reifen gebremst wird.

Für uns als Ethnologen sind neben dem mathematisch-physikalischen Aspekt die entwicklungstechnischen jedoch wichtiger. Mit dem Vorschub der industriellen Revolution im 19. Jh. zerfallen auch die Machtpositionen der Zünfte, die Gewerbefreiheit breitet sich aus. Nun wird es möglich, exklusives Wissen auch für andere Arbeitsbereiche zu nutzen. Techniken werden aus bestimmten Bereichen auf andere übertragen. Der Historiker Wilhelm Treu schreibt hierzu: „Nun besteht der Wagen nicht aus einem einzigen Stück. Er hat ein Rad oder mehrere Räder, eine entsprechende Zahl von Achsen, gewöhnlich auch eine Deichsel, Zaum und Geschirr der Pferde. Aber jeder dieser Teile erhält Bedeutung und Sinn doch erst durch die Existenz des Ganzen, eben des Wagens“ [Krause 1993]. Das sinnstiftende Ganze erst einmal herzustellen ist jedoch das, was der Erfinder tut. Das heutige Fahrrad entspricht nur entfernt den ersten Entwürfen Drais'. Das Fahrrad wurde immer wieder deduktiv verbessert und die Organisation seiner Teile neu modifiziert. Dazu gehört auch die Übertragung der Kurbelwelle von der Nähmaschine auf das Vorderrad des Fahrrades, das Michaux-Rad ist geboren (Patent 1868). Später werden auch die Bereifung aus Vollgummi, leichtere Ganzmetallkonstruktionen, Rohrrahmen, Eisenfelgen mit Drahtspeichen (Druck vs. Zugenergie), Walz- und Kugellager, Freilauf- und Wechselgetriebe auf das Fahrrad übertragen.

Deduktive Entwicklungen bedeuten eine Vermengung von Werten und Vorstellungen (so war die Kurbelwelle zu Zeiten der Zünfte noch ein Zeichen niedriger Tätigkeiten, mit der Kurbel wurde allenfalls Wasser geschöpft oder ähnlich einfache Arbeit verrichtet), die Aneignung von Gegenständen und die Übertragung von Werten und ihren Funktionsweisen auf andere Objekte entsteht ein neues Ganzes.

Wir möchten mit diesem Film auch untersuchen, wie die *Aneignung* [vgl. Hahn 2004] beim Fahrrad noch heute funktioniert und was überhaupt angeeignet wird. Das Fahrrad scheint in Münster nicht nur ein konventionelles Fortbewegungsmittel zu sein, es hat auch eine gewisse identitätsstiftende Wirkung für die Menschen. Es stellt sich die Frage, ob die Gegenstände die man an ein Fahrrad verbaut nützlich oder ästhetisch sind, und ob sie dem Fahrrad einen Mehrwert geben und wie sich dieser äußert. Wofür braucht man Chrom und Mattlack am Fahrrad? Wie verändert sich das klassische Erscheinungsbild des Fahrrads und was für Fahrräder werden in Münster gefahren? Wer sind die Menschen, die tag-

täglich mit dem erstaunlich ökonomischen Verkehrsmittel Fahrrad zu tun haben? Was verbinden sie mit ihm? Und um mit sozialwissenschaftlichen Begriffen zu sprechen: Wie sehen die Subjekt – Objekt Beziehungen zwischen Mensch und Maschine aus?

3. Filmtechnische Festlegungen

3.1 Attribute des Films

Unser Film soll eine Mischung aus *beobachtenden* und *teilnehmenden* Sequenzen bilden. Der *observierende* Teil soll durch eine narrative Struktur des Filmes selbst entstehen: Indem wir als Ethnologen unserem Hauptgegenstand, dem Fahrrad, und den Menschen, die mit ihm interagieren, folgen und die alltäglichen Vorgänge, die sich rund um das Fahrrad drehen, darstellen, sollen *Handlungszusammenhänge* deutlich werden. Um in das Geschehen nicht zusätzlich interpretativ einzugreifen, verzichten wir auf einen *Kommentar*. Dafür soll ein größerer Schwerpunkt auf Bildgestaltung und Abläufe der Interviews gelegt werden. *Partizipatorisch* soll der Film insofern werden, als dass unsere Arbeit als Ethnologen an einigen Stellen im Film erkennbar sein soll. Das *ethnographische Vorgehen* soll dem Zuschauer nicht verschwiegen, allerdings auch nicht in den Vordergrund gerückt werden, also praktisch als eine Art Hintergrundinformation in den Film eingebracht werden. Durch die *Präsenz der Ethnographen* soll unsere Arbeit also reflexiv im Film verarbeitet werden. Auch bei der Durchführung der Interviews sollen wir am Rande zu sehen und hören sein, um die Szene als Interviewsituation herauszustellen. Es soll ebenso versucht werden, einen möglichst *holistischen Ton* in den Film einzubringen, indem ein externes Mikro eingesetzt wird. Der Film soll zudem an einigen Stellen (meist beobachtende Umgebungsaufnahmen oder Lokalisierungsszenen) mit *Musik* untermalt werden (siehe Abschnitt 4.4.4). Eine *spezielle Kameraführung* werden wir in solchen Szenen einsetzen, in denen die Kamera an einem Fahrrad befestigt werden soll, um dem Zuschauer das Gefühl des Fahrens und somit die Wahrnehmung Münsters vom Fahrrad aus zu vermitteln. Ebenso sollen *Fotos* in den Film geschnitten werden, um besondere Details in den Vordergrund zu rücken (siehe Abschnitt 4.2.1). Zur *Lokalisierung* einer neuen Szenerie oder eines anderen Aufenthaltsortes sollen lange Bilder von der Umgebung aufgenommen werden, um dem Betrachter die Orientierung zu ermöglichen. Von den Interviewten sollen eher *Halbtotale* und keine *Close-Ups* aufgenommen werden, um im Film eine gewisse Distanz zu den Informanten zu wahren, ihnen nicht "zu nahe" zu treten. Dies entspricht auch den Sehge-

wohnheiten, eigenen Erfahrungen und dem Verhalten der Zuschauer. Um den Film nicht statisch oder vom alltäglichen Leben entgekoppelt wirken zu lassen, sollen zudem *Interaktionen* gefilmt werden, die die Protagonisten mit anderen Menschen eingehen (z.B. Szenen wie der Verkauf eines Fahrrads, Teilnehmer einer Führung befragt den Leiter der Fahrradgruppe etc.). Um beispielsweise auch Interaktionen um ein Interview herum einzufangen, soll die Kamera einfach einige Minuten nach dem Interview weiterlaufen. Da sich der Film um einen Gegenstand dreht und nicht um eine bestimmte Menschengruppe, sind die zu gestaltenden Szenen von unterschiedlichen Menschen und ihren alltäglichen Handlungen geprägt (siehe Abschnitt 4.). Daher zeigen wir meist nur *Ausschnitte* aus einer Interaktion mit dem Fahrrad auf der in dieser Szene der Schwerpunkt liegen soll (z. B. Szenen aus einer Reparatur eines Reifens etc.). Die *Handlung*, die die gezeigten Personen im Film vollziehen, sollen durch die Interviews sinnvoll ergänzt werden.

Zwar sind wir münsteraner Studenten, die das Fahrrad täglich nutzen und daher einen Blick von "innen" auf den untersuchten Gegenstand haben, also einen Teil der kulturellen Institution darstellen, dennoch versuchen wir im Film unterschiedliche Perspektiven auf das Fahrrad. So wird zu Anfang des Films der *Point of view* eines in Münster ankommenden "Fremden" eingenommen. Im Laufe des Films soll sich dann dem Gegenstand und deren Benutzern immer mehr angenähert werden, indem auch die persönlichen Beziehungen zu dem Untersuchungsobjekt thematisiert werden (siehe Abschnitt 3.2).

3.2 Struktur des Films¹

A. Einleitung/Vorspann

Es werden Bilder von Münster, der Fahrradstadt, gezeigt. Kurze "Impressionen" rund um das Fahrrad. Kurze Bilder unserer Protagonisten werden zwischen diese Bilder geschnitten (soll zu einem "Wiedererkennungseffekt" im Filmverlauf führen, die Protagonisten sollen nur kurz bei einer typischen Handlung gezeigt werden). Impressionen aus dem Fahrradabteil in der Bahn, die gerade in den münsteraner Bahnhof einfährt. Im Hintergrund hört man vielleicht "Fahrradmusik" (siehe Abschnitt 4.4.4) und "Fahrradlyrik".

B. Hauptteil

B.1 Fahrradstation (Bereich "Fahrrad und Mobilität")

Heraustreten aus dem münsteraner Hbf. Die Fahrradstation ist hier das Erste, was man erblickt. Einführung durch Informanten in der Fahrradstation, der uns auch etwas zur „Ge-

¹ Zu mehr Informationen der schon in diesem Teil erwähnten Informanten siehe Abschnitt 4.2.

schichte des Fahrrads in Münster“ (seit wann und inwiefern Münster als Fahrradstadt gilt) sagen kann. Danach hängen wir uns an die Fersen einer Radtourgruppe, die an der Radstation startet.

B.2 Begleitung einer Fahrradtour (*Bereich "Fahrradnutzung in der Freizeit"*)

Hier könnte man einige Landschaftsaufnahmen zeigen, um noch einmal die Handlung zu kontextualisieren. Interviews mit einigen Teilnehmern. Wie empfinden/erleben sie das Radfahren? Warum besuchen sie gerade Münster? Warum per Radtour? Hier soll vor allem ein Eindruck dahingehend vermittelt werden, was für die Fahrradstadt Münster typisch und ungewöhnlich ist (Infrastruktur, spezielle Verkehrsschilder etc.).

B.3 Begleitung der Fahrradpolizei (*Bereich "Radnutzung durch öffentliche Institutionen"*)

Seit wann gibt es in Münster die Fahrradpolizei? Welche Bereiche der Fahrradnutzung müssen rechtlich geregelt werden? Wie reagieren die Bürger auf die Fahrradpolizei?

B.4 Interview mit Flo/"Bike-Corner" (*Bereich "Fahrrad als Konsumgut"*)

Hier soll das Fahrrad als Konsum- aber auch als Produktionsgut thematisiert werden. Wer kauft welches Fahrrad? Worauf muss man bei der Herstellung eines Rades achten, damit es beim Kunden "ankommt"? Inwieweit wird die Gestaltung des Rades von Mode und Stil beeinflusst?

B.5 Begleitung von „Meister Michel“ (*Bereich "Individuelle Aneignung des Fahrrads"*)

Interview mit Meister Michel bei Umrundung der Promenade mit seinem Chopper-Bike in der Mittagspause. Warum hat er gerade dieses Fahrrad? Was bedeutet das Rad für ihn, wie geht er mit ihm um und wie benutzt er es?

B.6 Werkstatt (*Bereich "Kulturelle Aneignung, Modifikation des Gebrauchsgegenstands"*)

Was macht man, wenn das beliebte Fortbewegungsmittel kaputt ist? Wem begegnen wir in der Fahrradwerkstatt? Was sind beliebtesten Arten der Modifikation? Und: Was braucht ein Fahrrad unbedingt, um zu funktionieren?

C. Abspann (*Abschluss/Reflektion der Feldforscher über eigene Beziehung zum Rad*)

Zum Ende des Films hin sollen noch einmal alle Protagonisten auftauchen.

Abschließend tauchen wir als Ethnologen mit unseren eigenen Rädern auf und geben je ein kurzes Statement etwa bezüglich des Erwerbs unseres eigenen Fahrrads.

4. Recherche/Forschung

4.1 Bisherige Recherche und Arten der Datenerhebungen

Während unserer bisherigen Recherche haben wir mit mehreren Personen und Institutionen Kontakt aufgenommen (nähere Erläuterung zu diesen siehe die folgende Abschnitte). Als Methoden zur Datenerhebung in unserer Feldforschung benutzten wir sowohl die *Befragung von Informanten*, die *teilnehmende Beobachtung* als auch die *Fotografie*. Zusätzlich fertigten wir nach jedem "Feldaufenthalt" ein *Gedächtnisprotokoll* an, die in diesem Treatment ihre erste Auswertung gefunden haben.

Des Weiteren erwies es sich als sehr nützlich bei den ersten Recherchen ein *Diktiergerät* mitzuführen. So konnten wir sowohl spontane Eindrücke unter uns Forschenden festhalten (etwa vor und nach unserer ersten Teilnahme an einer Radführung durch Münster), als auch Diskussionen und Überlegungen nach Recherche- und Drehterminen aufnehmen. Dies entlastete uns vom Protokollschreiben und gewährleistet ein überaus detailgetreues Festhalten von Äußerungen zu Ideen, Problemen und weiterem Vorgehen, die anschließend zu Hause noch einmal transkribiert und durchgegangen werden können. Zudem durften wir manchmal sogar erste Äußerungen von Informanten mitschneiden.

Als ein hilfreicher "wissenschaftlicher" Informant, was die Recherche ethnologischer Literatur zu unserem Thema betrifft, erwies sich PD Hans-Peter Hahn. Als ein Spezialist für Materielle Kultur hat er auch schon selbst zur Aneignung des Fahrrads in Afrika gearbeitet und konnte uns so nicht nur im Hinblick auf die theoretische Einbettung, sondern auch bei der methodologischen Arbeitsweise weiterhelfen.

Im Folgenden haben wir eine Zusammenfassung unserer ersten Rechercheergebnisse versucht. Die Gliederung der Abschnitte orientiert sich im Groben am geplanten Auftauchen der Personen/Institutionen im Film (siehe auch Abschnitt 3.2 zur Filmstruktur).

4.2 Vorstellung der Drehorte, Informanten und Interviewpartner

4.2.1 Umgebungsaufnahmen und "Fahrradimpressionen"

Am Anfang des Films sollen mehrere "typische" Fahrradszenen gezeigt werden, um dem Zuschauer einen Eindruck von der Umgebung zu vermitteln, in der der betrachtete Gegenstand benutzt wird. Aber auch um den Blick für die Stadt zu öffnen, in der das Fahrrad eine so herausragende Bedeutung spielt. Die ersten Szenen konzentrieren sich auf das Materielle, das Aussehen und die Erscheinungsform des Fahrrads und der Menschen, die es benutzen. Daher war es im Vorfeld notwendig sich Gedanken darüber zu machen, in welchen für

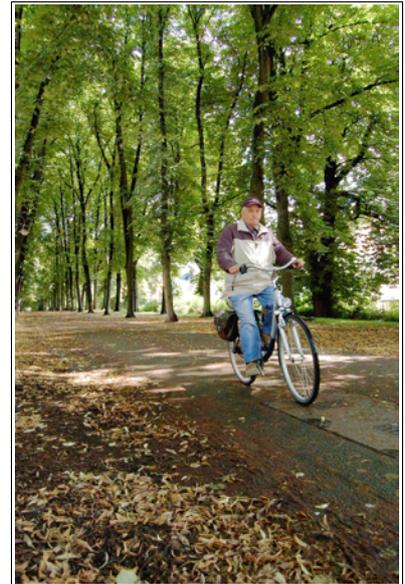


Abb. 1



Abb. 2

Münster typischen Kontexten das Fahrrad und die es benutzenden Menschen auftauchen.

Deswegen machten wir uns zunächst mit der Kamera auf die Suche nach Orten, Szenerien und Bildern, die für den Film in Frage kommen könnten.

Einer dieser typischen Orte ist die Promenade (Abb.1). Die Münsters Innenstadt umschließende, Linden gesäumte Fahrradstraße wird von jedem Radfahrer regelmäßig in Anspruch genommen. Außerdem sind in ganz Münster Verkehrsschilder zu finden, die es so wohl fast nirgendwo in Deutschland gibt (Abb.2; siehe auch Abschnitt

4.2.3). Höflich wird man auf die mögliche Umsetzung seines Fahrrades hingewiesen. Auch die Massen an Fahrrädern, die in ganz Münster auf den Straßen und Plätzen parken, wirken auf so manchen Nichtmünsteraner beeindruckend (Abb. 3). Sei es nun vor einem Unigebäude oder in der Innenstadt: Die bereitgestellten Ständer der Stadt reichen eigentlich nie aus und so findet man Fahrräder an Mauern gelehnt oder angeschlossen an Straßenlaternen. Trotz der Masse an Drahteseln fällt einem aber schon hier ihre individuelle Gestaltung auf: Dort ist ein Lenker mit einer künstlichen Blumengirlande umrandet, hier fällt eine lustige Entenhupe auf. Auf solche De-



Abb. 3



Abb. 4

tails gilt es im Film aufmerksam zu machen. Auch für Besucher, die die Stadt ohne einen Sattel unter dem Hintern betreten, ist gesorgt. Denn in der ganzen Stadt gibt es die Möglichkeit Fahrräder zu leihen (Abb. 4). Dies weist daraufhin, dass es kein Privileg der Bewohner Münsters ist, sich mit dem Zweirad fortzubewegen, sondern anscheinend eher ein Phänomen, dass mit dem Ort Münster als solchem zusammenhängt.

Solche und andere typischen Impressionen haben wir bereits identifiziert und gesammelt. Einige von ihnen haben wir fotografisch festgehalten. Diese Bilder sollen möglichst zu Anfang der Dreharbeiten gedreht werden. Außer an den Anfang des

Filmes könnten sie auch gut als Schnittbilder für andere Szenen verwendet werden.

4.2.2 Radstation Hauptbahnhof

Die Radstation, deren Glasfassade man als eines der ersten Bauwerke in Münster erblickt, wenn man den Hauptbahnhof Richtung Innenstadt verlässt, war auch für uns die erste Anlaufstelle für unsere Recherchen (Abb. 5). Hier stellen Pendler täglich ihre Räder ab und suchen sich Touristen Zweiräder für ihre Stadttouren aus.

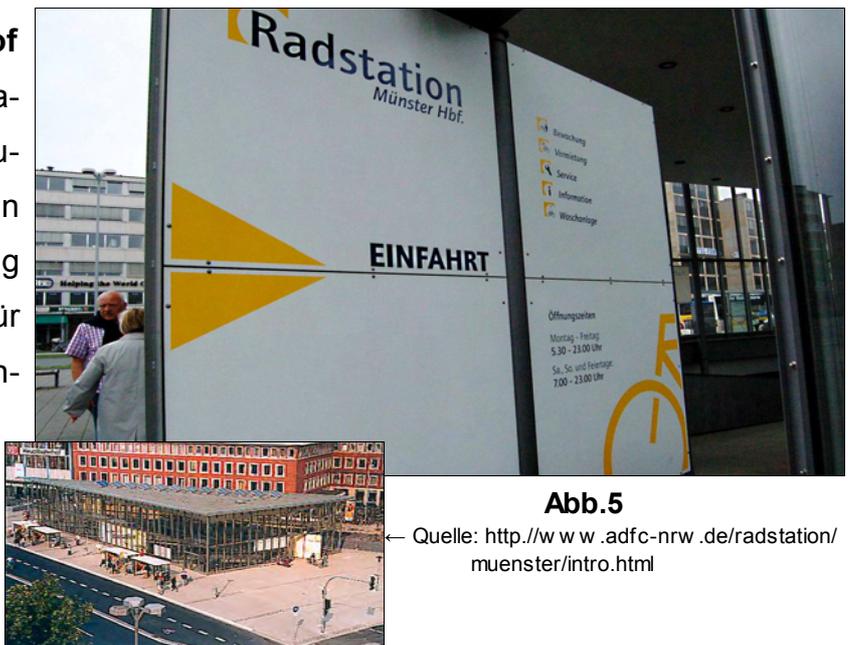


Abb.5

← Quelle: <http://www.adfc-nrw.de/radstation/muenster/intro.html>

Die Radstation Münster ist die größte Radstation in Deutschland. Sie wurde am 12. Juni 1999 vom damaligen Bundesverkehrsminister Müntefering eingeweiht. Bereits nach einem halben Jahr hatte die Radstation Münster mehr als 2000 Dauerkunden.

Unsere Recherchen setzten sich aus zwei Besuchen der Station zusammen. Beim ersten Besuch entstanden vor allem fotografische Aufnahmen, die uns erste Ideen für mögliche Sequenzen im Film lieferten (Abb. 6 und 7). Außerdem erhielten wir von Mitarbeitern den Namen und die Adresse eines möglichen Informanten. Georg Hundt², der Ansprechpartner

² Im Folgenden werden die Namen der Informanten so genannt, wie sie uns vorgestellt wurden, bzw. wie sie sich



Abb.6

und Leiter der Radstation, sei ein begeisterter Fahrradfahrer und würde kein anderes Fortbewegungsmittel neben ihm dulden. Außerdem hätte er sehr viel Hintergrundwissen zum münsteraner Fahrrad, wäre ein sehr aufge-

schlossener Mensch und bestimmt zu einem Interview bereit. Herr Hundt soll daher den ersten im Film auftauchenden Informanten darstellen, der im Interview befragt wird. Leider war aus terminlichen Gründen noch keine weitere Kontaktaufnahme möglich.

Die zweite Kontaktaufnahme wurde dadurch unterstützt, dass eines unserer Teammitglieder unvorhergesehen "einen Platten" bekommen hatte. Leider führte ein Wiederaufpumpen des Reifens in der Radstation dazu, dass der Hinterreifen platzte. Der verantwortliche Mitarbeiter entschuldigte sich und stellte uns ein Leihfahrrad zur Verfügung, bis der Hinterreifen wiederhergestellt wäre. Während dieser Geschehnisse kamen wir mit einer weiteren Mitarbeiterin ins Gespräch, die uns weitere Informationen über die Radstation lieferte. Das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof bietet 3.300 Stellplätze für Fahrräder, davon sind etwa 2.700 ständig belegt. Es gibt Stellplätze für Kurzparker und Dauerparker, die diesen monats- oder gar jahresweise mieten, sowie einen Raum mit individuell zugewiesenen Stellplätzen. Zudem kann hier für wenig Geld ein Fahrrad tageweise gemietet oder repariert werden.



Abb.7

Des Weiteren kann man die, bei Touristen immer wieder für Aufsehen sorgende, Fahrradwaschmaschine nutzen (Abb.7), sowie Kartenmaterial und Zubehör erwerben. Die Mitarbeiterin zeigte uns außerdem einen in der Station untergestellten Anhänger in dem ein Punkerpärchen seinen Hausrat untergebracht hat und den es regelmäßig aufsucht. Möglichkeiten für geeignete Aufnahmen ebenso wie für informative Interviews scheinen uns in der Radstation durchaus gegeben.

selbst vorstellten. Daher kommt es zur uneinheitlichen Darstellung mit nur Vornamen, Vor- und Zunamen und Spitznamen. Wir denken aber, dass diese Darstellung noch einmal mehr dazu beiträgt deutlich zu machen, welche Beziehung zu den jeweiligen Informanten besteht.

4.2.3 Stadt Lupe Münster e.v.



Abb. 8

Im Anschluss an unsere Recherche in der Radstation schlossen wir uns einer Gruppe von Touristen an, die mit Mietfahrrädern eine geleitete Tour der Stadt Lupe Münster e.v. durch Münster unternahmen. Wir begleiteten die Ausflugsgruppe, eine

Klinikbelegschaft aus Groningen (Station Urologie), über die Promenade, am Zwinger und am Schloss vorbei und nahmen die Fahrradstadt Münster einmal von einer ganz anderen Warte aus wahr. Aus der Perspektive von Menschen, die nicht jeden Tag auf ihr Rad steigen, sondern für die das Radfahren ein besonderes Erlebnis darstellt und die das Zweirad als Fortbewegungsmittel gezielt wählen um die Stadt zu entdecken. Dass Münster durchaus einige Merkwürdigkeiten für Auswärtige vorzuweisen hat, wurde uns noch einmal klar, als unsere Führerin erzählte, wie sehr sich Touristen aus dem asiatischen Raum, die oftmals solche Fahrradtouren mieten, über manches Straßenverkehrsschild wundern (siehe Abb. 2). Daher entstand die Idee solch eine geführte Fahrradstadttour als eine Filmsequenz zu verwenden, die die Funktion einer Annäherung an die Stadt und seine Radkultur von außen übernehmen soll.

Nach der Tour ergab sich die Möglichkeit sich noch einige Zeit mit der Führerin zu unterhalten, die uns gerne zusagte, dass wir in Zukunft noch einmal eine solche Tour begleiten dürften.

Während dieser "Recherchetour" erhielten wir auch einen ersten Eindruck für die Probleme der Forschung innerhalb einer Gruppe. Zwar hatten wir die augenscheinlich Verantwortlichen um Erlaubnis gefragt sie begleiten zu dürfen, aber dennoch wusste der größte Teil der Gruppe während der Tour nicht, wer wir waren, oder was wir überhaupt wollten. Da wir in einer solchen Gruppe nur höchstens zwei Stunden Zeit verbringen werden, erfordern diese Umstände eine genaue Planung der Filmarbeiten und ein Bewusstsein dafür, wie wir mit der Gruppe schnell in Kontakt kommen können, ohne viel Misstrauen oder Unwohlsein auszulösen. Hier könnte aber nicht zuletzt die Kamera hilfreich sein, da sie unverkennbar unsere Rolle markieren wird. Wir sollten uns zusätzlich mit der Führerin/dem Führer der Tour absprechen, damit uns diese/dieser als "Kamerateam" einführen kann.

Unser nächster Schritt wird hier darin bestehen die Stadt Lupe zu kontaktieren, um mit einer/m Führer/in



Quelle: <http://www.stadt-lupe.de/index.php>

Abb. 9

in Kontakt zu treten, mit dem wir uns gut über unsere Motivationen und Absichten verständigen können, da dies für ein gutes Ergebnis der Dreharbeiten mit am Wichtigsten sein dürfte.

4.2.4 Fahrradpolizei

Unsere Kontaktaufnahmen mit der Polizei, um einen Polizisten ausfindig zu machen, den wir auf einer "Fahrradstreife" begleiten können, gestalteten sich zu-



Quelle: <http://www.1.polizeinrw.de/muenster/Start/>

Abb. 10

nächst als etwas zäh, was vor allem an dem bürokratischen Weg lag, den wir einschlagen mussten. Bei unserem persönlichen Besuch in der Polizeihauptwache Mitte verwies man uns zunächst an den Leiter der Pressestelle/Öffentlichkeitsarbeit Alfons Probst. Ein weiterer Aspekt, der unsere Recherchen erst einmal ausbremste, war die Tatsache, dass die Polizei zu dieser Zeit starke Personalabzüge aufgrund des Heiligendamm stattfindenden G8-Gipfels ausgleichen musste. Unsere E-mails blieben daher Anfang Juni zunächst einmal unbeantwortet.

Nach wiederholtem Nachhaken erhielten wir dann aber endlich eine sehr schnelle Antwort des Leiters der Pressestelle, der uns versicherte, dass man in der Regel versuche "natürlich alles möglich zu machen". Wir sollten uns daher direkt an den Polizeihauptkommissar Ulrich Vogel wenden, der allerdings erst am 16.7. aus seinem Urlaub zurück sein wird.

Da wir bisher bei unserer Kontaktaufnahme aber vor allem auf positive Resonanz gestoßen sind und nur die "Zuständigkeit" für uns als Filmteam intern nicht ganz geklärt zu sein scheint, sind wir bei diesem Punkt trotzdem sehr zuversichtlich, dass es möglich sein wird, Material über die Arbeit eines Fahrradpolizisten zu drehen.

4.2.5 Bike-Corner

Flo ist der Besitzer des "alternativen" Fahrradgeschäfts Bike-Corner an der Münzstraße. Die Räder, die er zum Kauf anbietet, sind keine gewöhnlichen Räder, sondern sind von ihrem Erscheinungsbild her eher als auffällig zu bezeichnen. Das betrifft die Form und Farbe genauso, wie ihre Ausstattung mit speziellen Details, etwa einem extravaganten Sitzbezug aus Leopardenfell. Daneben arbeitet Flo auch auf Bestellung. Seine Kundschaft setzt sich zu einem großen Teil aus Stamm-



Abb. 11

kunden zusammen, die immer wieder auf ihn zurückkommen. Sei es um das neuste Chopperfahrradmodell zu erwerben oder spezielle Modellierungen an ihrem Rad vornehmen zu lassen.

Unsere erste Kontaktaufnahme mit Flo gestaltete sich etwas schwierig. Er war sehr misstrauisch, was unsere Filmarbeiten anging und verbot uns von Anfang an strikt im Inneren seines Ladens zu filmen. Nach und nach gelang es uns durch mehrfaches Vorbeischaun im Laden dieses Misstrauen abzubauen. Mittlerweile grüßt man sich freundlich und erkundigt sich, wie denn im Moment das Geschäft läuft o.ä..

Flo ist bereit uns "gerne auch bei einem Bier" ein Interview über seine Arbeit und Erlebnisse im Bike-Corner zu geben. Dass wir zusätzlich mit seinen Kunden in Kontakt treten wollten, beunruhigte ihn zunächst, da er eine "abschreckende" Wirkung befürchtete. Nach und nach vermittelte er uns aber trotz erstem Misstrauen einige Kontakte (siehe nächster Abschnitt) und Informationen. So berichtete er auch über ein Chopper-Treffen, das regelmäßig in Münster stattfindet und das er selbst zu organisieren pflegt. Auf dieses Event schien er auch einigermaßen stolz zu sein, so dass er mögliche Filmarbeiten als weniger störend zu empfinden scheint, als Dreharbeiten in und um seinen Laden herum. Ein solches Treffen wäre für uns zudem eine Möglichkeit weitere Stimmen von Menschen einzufangen, die das Fahren eines Chopper-Bikes schätzen.

Nach aktuellen Informationen steht aber leider noch kein weiterer Termin für ein nächstes Treffen fest. Grund dafür sind das lang anhaltende schlechte Wetter und das deswegen momentan eher bescheidene Laufen der Geschäfte. Das Chopper-Bike ist eben in erste Linie ein (Vorzeige-)Fahrrad für schönes Wetter, keines mit dem man bei Sturm und Regen die Promenade befahren sollte.

Es kann trotzdem als sehr wahrscheinlich eingestuft werden, dass während unserer Dreharbeiten noch ein Chopper-Bike-Treffen organisiert wird und wir als teilnehmende Beobachter mit von der Partie sein werden.

4.2.6 Meister Michel

Ein uns von Flo vermittelter Informantenkontakt ist Meister Michel.

Meister Michel ist Optiker und hat seinen kleinen Laden direkt gegenüber des Bike-Corners. Daneben ist er ein begeisterter Fahrradchopperfahrer. Flo beschrieb uns Meister Michel als einen sehr



Abb. 12

offenen Menschen. Dies bestätigte sich bei unserem ersten Besuch. Obwohl er betonte wirklich sehr wenig Zeit zu haben, nahm er uns gleich mit in seine Garage, um uns stolz seinen Chopper vorzuführen. Mit ihm fährt er in jeder Mittagspause einmal um die Promenade. Hierbei dürften wir ihn für unseren Film gerne einmal begleiten. Mit der Kamera scheint Meister Michels keine Probleme zu haben. Viel mehr scheint er aber Wert darauf zu legen, dass ihm die Dreharbeiten nicht zu viel Zeit kosten. Deshalb sollten wir Interviews und Drehtermine besonders gut vorbereiten und planen.

4.2.7 Fahrradwerkstatt Osmohallen

Zu guter Letzt wollen wir auf den Umgang mit dem Fahrrad in den Werkstätten der Osmohallen eingehen. Hier wird dem Fahrradfahrer ein sehr individueller Service geboten. Schon wenn man vor der Werkstatt steht, sieht man, dass es sich hier nicht um eine Werkstatt handelt, die normale Fahrräder oder gar Markenräder verkauft. Den Menschen hier geht es um Spaß am Rad und dieser äußert sich in den unterschiedlichsten Formen und Farben. Vom Minirad mit 5cm-Rädern über das schickste Tandem Münsters, von den dunkelsten Fahrradchoppern zum Doppeldeckerrad und Einrad. Die Fahrradmenschen hier verbauen alles was am Rad hält - und das mit Erfolg und Stil.

Im Gegensatz zum Bike-Corner interessieren uns hier weniger die Beziehung zwischen Werkstattbesitzern und Kunden, bzw. die Beziehung der Kunden zu ihrem Rad, sondern eher die vorgenommenen Modifikationen am Rad und die technischen Aspekte des Gebrauchsgegenstandes. Eine genauere Recherche steht in diesem Bereich jedoch noch aus.

4.3 Grober Drehplan

Zuerst sollten jene Teile gedreht werden, die am wenigsten Vorbereitung brauchen und wo der Dreh, wenn es nötig sein sollte, wiederholt werden kann. Also beispielsweise die Impressionen von Münster als Fahrradstadt, Aufnahmen von der Promenade u.ä.. Auch die Erstellung der Szenen, in denen wir selber unsere Räder vorstellen, sollten einen der ersten Drehtermine bilden. Während dieser ersten Dreharbeiten könnten wir so noch einmal die Kameraführung usw. einüben.

Der weitere Drehplan hängt größtenteils von Terminen ab, die wir mit unseren Informanten ausmachen müssen. Der Stand der Annäherung an die einzelnen Informanten wurde im vorigen Abschnitt beschrieben.

Einige Drehtermine sollten besser und intensiver vorbereitet werden als andere, da man

sie schwerlich wiederholen kann, wie etwa das Interview mit Meister Michel. Andererseits sollten wir die Szene "Promenadenfahrt" möglichst vor dem Herbst drehen, da er bei schlechten Herbstwetter seltener fahren wird.

Die Aufnahmen der Radtour sollten möglichst im August abgeschlossen werden, da in dieser Zeit noch relativ viele Touren stattfinden werden und zur Not auch noch ein zweiter Drehtermin verabredet werden kann.

4.4 Bibliografie

4.4.1 Feldforschung und Feldforschung in Deutschland:

Beer, Bettina (Hrsg.)

2000 Methoden und Techniken der Feldforschung. Berlin.

Sökefeld, Martin

2002 Feld ohne Ferne. Reflexion über ethnologische Forschung „zu Hause“ – in Hamburg, zum Beispiel. In: Ethnoscripts, Bd. 4, Nr.1.

4.4.2 Materielle Kultur:

Hahn, Hans-Peter

2005 Dinge des Alltags – Umgang und Bedeutungen. Eine ethnologische Perspektive. In: König, Gudrun M., (Hg.). Alltagsdinge. Erkundungen der materiellen Kultur. (= Studien und Materialien des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen, 27). Tübingen: Tübinger Vereinigung für Volkskunde; 2005b; pp. 63-79.

2005 Materielle Kultur. Eine Einführung. Berlin: Reimer.

Daraus besonders:

Abschnitt 3. Zum Umgang mit Dingen, S. 50-53.

Abschnitt 3.1 Lebensstile und Motive des Konsums, S. 54-65.

Abschnitt 3.5. Die Aneignung von Dingen, S. 99-107.

Abschnitt 4.4. Objektkategorien und Stil als Bedeutungsträger, S. 145-151.

Pinch, Trevor J. und W.E. Bijker

1987 The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. In: Bijker, W.E., T.P. Hughes, und T.J. Pinch (Hg.): The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology. Cambridge (Mass.):

MIT, S. 17-50.

Tilley, Christopher

2006 (ed.) Handbook of material culture. London: Sage Publ.

Daraus besonders:

2006 Objectification. In: Ders. (ed.). Handbook of material culture. London: Sage Publ., S. 60-74.

Belk, Russell

2006 Collectors and Collecting. In: Tilley, Christopher (ed.). Handbook of material culture. London: Sage Publ., S. 534-546.

Conkey, Magaret W.

2006 Style, Design, and Function. In: Tilley, Christopher (ed.). Handbook of material culture. London: Sage Publ., S. 355-373.

Eglash, Ron

2006 Technology as Material Culture. In: Tilley, Christopher (ed.). Handbook of material culture. London: Sage Publ., S. 329-341.

Miller, Daniel

2006 Consumption. In: Tilley, Christopher (ed.). Handbook of material culture. London: Sage Publ., S. 341-355.

Mitchell, Jon P.

2006 Performance. In: Tilley, Christopher (ed.). Handbook of material culture. London: Sage Publ., S. 384-402.

4.4.3 Speziell zum Fahrrad:

Feldkötter, Michael

2003 Das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel. Untersuchungen zur Fahrradnutzung in Düsseldorf und Bonn. Mannheim: Verl. MetaGIS Infosysteme.

Hahn, Hans-Peter

2004 Die Aneignung des Fahrrads. In: Beck, Kurt et al. (Hg.): Blick nach vorn. Festgabe für Gerd Spittler zum 65. Geburtstag. Köln: Köppe, S. 271-288.

Hebdige, Dick

1988 Object as Image: The Italian Scooter Cycle. In: Hebdige, D. (Hg.): Hiding in the Light: on Images and Things. London : Routledge, S. 77-115.

Pilz, Barbara

2002 Fahr!Rad - von der Draisine zur Hightech-Maschine. Technisches Museum Wien, 8. November 2002 - 13. April; Katalog. Wien: Technisches Museum Wien.

Ruppert Wolfgang

1993 (Hrsg.) Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Frankfurt a. M.: Fischer.

Daraus besonders:

Krausse, Joachim

1993 Das Fahrrad. Von der 'kindischen' Kombinatorik zur Montage, S. 79-118.

Schmidt-Wulffen, Wulf

2002 Ein Luxus für die Armen? Das Fahrrad in Ghana. In: Praxis Geographie, 32 (5):21-25.

Schönberger, Klaus

2003 Arbeiterbewegung und Fahrradkultur. Berlin: edition vulpes.

4.4.4 Fahrradmusik:

Lieder und Musik über und zu Fahrrädern können dazu dienen, die Wahrnehmung dieses Fortbewegungsmittels in der Gesellschaft zu verstehen und zu analysieren. Zur Untermauerung einzelner Szenen könnten sie später während der Schnittarbeiten zum Einsatz kommen. Sie wären so aber nicht als bloßes musikalisches Beiwerk zu verstehen, das unter Umständen sogar als unwissenschaftlich bezeichnet werden könnte, sondern als zusätzliche Erkenntnisquelle, die dem Zuschauer etwas über die kulturelle Bedeutung des Fahrrads mitteilen kann. Zudem können sie als Mittel dazu dienen die Implikationen der Filmmacher in den einzelnen Szenen zu verdeutlichen (etwa, wenn ein bestimmter Aspekt der Fahrradnutzung gesondert hervorgehoben werden soll).

Inwieweit die einzelnen Titel in dieser Hinsicht brauchbar sind, soll von uns in der nächsten Zeit noch überprüft werden.

Titel

Bicycle Race
My White Bicycle
Broken Bicycles
Bicycle Built For Two (Daisy Bell)
Les Bicyclettes de Belsize
Tour de France
Mein Fahrrad
B-B-Bicycle
Vélocipède, Polka schnell, Op. 259
Cycling is Fun
Girl On A Bicycle
Ich bin `ne Fahrradkurier
Münsterland
Fahrrad fahr´n
The Acoustic Motorbike
In Bicicletta
Reise nach Afrika
La bicicleta blanca
Á Bicyclette
Rockin´ Bicycle
Bicycle
Bonanzarad

Interpreten

Queen GBR 1978 Rock
Tomorrow GBR 1967 Rock
Tom Waits USA 1982 Chanson
Henry Dacre GBR 1892 Walzer
Les Reed/ B. Mason GBR 1968 Walzer
Kraftwerk GER 1983 Elektro
Die Prinzen GER 1991 Pop
The Bicycles CDN 2006 Poprock
Josef Strauss AUT 1869 Polka
Shonen Knife JPN 1992 Fun-Rock
Ralph McTell GBR 1969 Chanson
Fabsi & Peanutsclub GER 1997 FunPunk
Radiolas GER
Sternhagel GER 1982 NDW
Luka Bloom IRL 1992 Folk
Riccardo Cocciante ITA 1982 Pop
Arik Brauer AUT 1971 Chanson
Amelita Baltar ARG 1971 Folk
Yves Montand FRA 1968 Chanson
Fats Domino USA 1961 R & R
Livingston Taylor USA 1996 Folk
Fischmob GER 1994 Hiphop

Quellen: http://graz.radln.net/cms/beitrag/1014018/241934/?cms_textonly=J
und eigene Einfälle und Entdeckungen