

Leuphana University Lüneburg

INFLUENCE OF ROLE MODELS ON SOCIAL MEDIA TOWARDS YOUNG WOMEN'S CONFIDENCE TO CYCLE AS A POSSIBLE MEANS OF TRANSPORT IN THE UK AND GERMANY

Bachelor's Thesis in Umweltwissenschaften

Prof. Dr. Henrik von Wehrden

Prof. Dr.-Ing. Ursula Kirschner

Milla Leona Semisch

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

19. Juli 2023

ABSTRACT

This thesis examines the impact of role models on social media towards women's confidence to cycle. At this time, women's cycling rates are significantly lower in low-cycling countries such as the UK than in high-cycling countries such as Germany. In order to advance emission reductions in the transport sector, cycling should be a viable option for all genders. Building on existing literature regarding the cycling gender gap as well as theories around role models on social media and gender, four focus groups were held in the countries above. The results present arguments for alternative content to the sport-focused cycling narrative currently dominated by portrayals of masculinity both on the roads and online. If done in a sensible way, this imagery could contribute to moving beyond gendered norms in low-cycling countries.

Keywords: cycling gender gap, social media, focus groups, gendered norms, masculinity

TABLE OF CONTENTS

1	INTRODUCTION	1
2	LITERATURE REVIEW	3
	2.1 THE GENDER GAP IN CYCLING AND THE IMPACTS OF SOCIALISATION	4
	2.2 ROLE MODELS ON SOCIAL MEDIA REGARDING GENDER AND CYCLING	6
3	METHODS.....	10
4	RESULTS	13
	4.1 GERMANY	13
	4.1.1 Confidence through prevalence and shared experiences	13
	4.1.2 Confidence through practicality and independ. in the context of gender ..	16
	4.2 UNITED KINGDOM.....	21
	4.2.1 Confidence inhibited by perceived requirements and stereotypes.....	21
	4.2.2 Confidence in the context of navigating public space as a woman	24
5	DISCUSSION	28
6	CONCLUSION.....	35
7	REFERENCES	36
	APPENDIX	1-70

1 INTRODUCTION

In the context of the unfolding climate crisis, sustainable transport options play a vital role in reducing CO₂ emissions in the transport sector. It is particularly relevant to consider emission reduction barriers in the transport sector as it has not seen necessary decarbonisation at a large scale and emissions in Europe have stagnated since 1990 (Lamb *et al.*, 2021). Specifically cycling as a means of transport is an affordable, healthy and effective choice (Pucher and Dijkstra, 2003) that has long been established in countries such as the Netherlands or Germany (Wardlaw, 2014). In contrast to these so-called high-cycling countries, low-cycling countries like the United Kingdom or the United States have as of yet not been able to establish cycling as a viable option for the wider population even though interest is increasing with local governments (Pucher and Buehler, 2008). Notably, significant gender differences in cycling uptake exist in these countries and were detected through quantitative, large-scale data studies (e.g. Beecham and Wood, 2014 or Goel *et al.*, 2023). Percentages of women (note the disclaimer on the concept of gender on p. 3) cycling are lower as opposed to those of men, pointing to substantial barriers which people identifying as women face in their choice of transport mode.

A growing body of mobility research focusing on the “subject” (Schwedes *et al.*, 2018, p. 53), i.e. the individual that cycles, generally attributes this gender gap to two aspects: firstly, safety concerns as a result of lacking infrastructure and secondly, gendered domestic labour and carework (e.g. Emond, Tang and Handy, 2009) resulting in differing trip characteristics between men and women. As some scholars (Ravensbergen, Buliung and Laliberté, 2019) have pointed out though, the underlying reasons for these gendered mobility patterns have not been researched sufficiently in conjunction with theories on gendered socialisation, identity construction and how the former affects cultural and societal norms as well as personal confidence surrounding cycling as a means of transport. The performativity of gender roles in society can be seen as fundamentally shaping the way people use transport (Butler, 1990 in Ravensbergen, 2020) and perceive personal mobility ‘possibility spaces’ (Schwedes *et al.*, 2018, p. 10). As social media is an important space of young people’s identity building, particularly concerning gender (Metcalf and Llewellyn, 2020), examining expressions of women cycling as a transport mode in digital social networks and their effects on young women can provide a valuable advance for research and policy recommendations.

Thus, with this thesis I aim to contribute to this gap between cycling, gender and social media use of young women currently present in the literature by answering the following research question:

How can female cycling role models on social media have an influence on young women's confidence to cycle?

As the aforementioned gender gap has not been detected in high-cycling countries, I deem it especially relevant to analyse groups of women in both high- and low-cycling countries to learn from differences and similarities. In this context, the research aims to map out lessons from women's cycling behaviour in Germany in order to increase women's participation in cycling in the UK. Hence, focus groups were held in both countries.

To begin, the relevant research on the cycling gender gap is reviewed with a focus on qualitative research around the impact of female socialisation on cycling behaviour. Likewise, prior literature on role models on social media through the lens of gender studies is examined, while also outlining the most common existing cycling portrayals on Instagram. Focus groups as the chosen method are further explained in the methodology section, before presenting the results as themes around confidence that were distilled in the analysis of the transcripts in Germany, then the UK. In the discussion, the differences as well as crucial overlaps in the themes are discussed in order to determine the relevance of the results in the context of previous literature, limitations and future research.

2 LITERATURE REVIEW

Two key concepts from the literature are defined before the relevant literature on cycling and gender is laid out.

Gender is a specific focus of this thesis, it therefore needs to be emphasised that the binary gender system is a construct that does not hold sufficient space for fluid gender identities (Richards *et al.*, 2016). Cultural norms influence these gender identities which are consolidated through repeated performance, rendering them separate to the sex assigned at birth (Butler, 1990, pp. 9, 178). The impact of socialisation in the context of gender on cycling is put at the centre of this thesis, so terminology of ‘women’ and ‘men’ is still used regularly to determine how these categories have shaped understandings of mobility and cycling. The long-term goal that this research wants to contribute to, however, is moving beyond this binary and understanding the complexity of the impact gendered norms have on society, and in this case, mobility attitudes and transport behaviour. In this context, I want to echo the disclaimer on positionality other scholars in the field have voiced (e.g. Graystone *et al.*, 2022) and acknowledge that I, as a white cis-woman, do not have the same experience as other marginalised groups. I recognise that gender identities are complex and embedded within other parts of identity such as for example race and class (Crenshaw, 1991) which will also shape mobility attitudes.

Throughout this thesis, the notion of ‘confidence to cycle as a means of transport’ shall be discussed rather in the context of mobility research than transport research. As Schwedes *et al.* (2021) point out, mobility (‘Mobilität’) and transport (‘Verkehr’) are not the same. While transport describes the ‘temporal expression of the realized change of location’ (Schwedes *et al.*, 2021, p.5, translated from German: ‘zeitliche Ausprägung der realisierten Ortsveränderung’), mobility is ‘the subjective expression of the possibilities of changing one’s place (Schwedes *et al.*, 2021, p.5, translated from German: ‘subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten’). The latter therefore includes the notion of confidence to cycle used throughout this work, defined as the belief in oneself to be able to ride a bicycle as a method of transport. Both the perceived required physical competences as well as the ‘boldness’ (Koskela, 1997) to take up space in the public realm as someone on a bicycle perceived as female are considered determinants of this possibility realm surrounding cycling.

2.1 THE GENDER GAP IN CYCLING AND THE IMPACTS OF SOCIALISATION

The gender cycling gap, specifically in the UK, has been observed in the National Travel Survey as well as scholarly research. Cycling accounts for only 2% of trips made overall (Department for Transport, 2022), with the share of women in cycling trips at 26.5% in (urbanised areas in) England (Goel *et al.*, 2021). This corresponds with the general observation that low-cycling countries have lower percentages of female cyclists, confirmed through research in several other countries such as the US, Australia and Brazil (Goel *et al.*, 2021). Even though cycling commuting percentages increase in certain areas, this does not translate into higher diversity with cyclists in the UK (Aldred, Woodcock and Goodman, 2015). It is still more likely that a cyclist is white, young to middle-aged, able-bodied, highly educated and male (Heesch, Sahlqvist and Garrard, 2012). In Germany, however, 14% of trips are made by bicycle (Vallée *et al.*, 2022) and women have a share of 49.2% among those trips (Goel *et al.*, 2021). Thus, similarly to other high-cycling countries such as the Netherlands and Japan, there is no substantial difference between genders and their cycling shares.

Several studies across different countries have taken to analysing this phenomenon over the last two decades. As Ravensbergen, Buliung and Laliberté (2019) point out retrospectively, this research has mainly determined two factors that influence women's lower uptake rates in cycling. Higher safety concerns and different trip characteristics were mentioned in the literature as important factors already in the early 2000s (Dickinson *et al.*, 2003).

On the one hand, infrastructural components play a vital role in perceived safety on the road for both genders, and research shows women tend to require a higher standard to start or keep on cycling. Current cycling environments are more favourable towards men's cycling, however, specifically what men consider important when cycling (Grudgins *et al.*, 2018). This was found through surveys focusing on attitudes and perceptions but also in observational studies of concrete behaviour with data collected on the street or through bicycle rental scheme data (Beecham and Wood, 2013). Aldred and Dales (2017) for instance studied user characteristics on two parallel roads in London, and found an increased percentage of female-presenting riders on the road with a physically separated cycle lane. Data from other low-cycling countries also confirms that women are more positively affected by enhanced cycling infrastructure (AitBihiOuali and Klingens, 2022; Battiston *et al.*, 2023). Some scholars connect this finding to the concept of gender and point to 'highly masculinised spaces' and male behaviour that might deter women from using the same infrastructure (Cubells, Miralles-Guasch and Marquet, 2023, p. 1).

On the other hand, differences in daily routines and responsibilities of care-taking, for example of young children, within the household have been brought forward as the second main determinant. Data from cycle renting schemes in London showed that women tend to undertake more journeys on the weekend and with a slower speed whereas men had a higher share in commuter journeys during the week (Beecham and Wood, 2013). In low-cycling countries, men generally have higher shares of commuting to work by bicycle than women (Heesch, Sahlqvist and Garrard, 2012). Prati (2018) supported the connection between availability of time and women's engagement in transport cycling through an analysis of gender gaps in time spent on household work in the context of cycling uptake. This is partly due to the fact that the practice of 'trip-chaining' (Primerano *et al.*, 2007), often necessary to connect errands such as picking up children or buying groceries in one outing, is less likely to be considered viable on a bicycle in low-cycling countries (Garrard, Handy and Dill, 2012; Aldred, Woodcock and Goodman, 2015).

A lot of the aforementioned literature mostly uses a quantitative approach to study this phenomenon, but most emphasise that travel behaviour decisions need to be viewed in a broader societal context and cannot be explained by distinct isolated causes or solved by single treatments (e.g. Battiston *et al.*, 2023). From this recognition evolved a second branch of research in the field, focusing on qualitative or exploratory approaches on why women have more complex constraints when it comes to transport cycling.

Interviews and focus groups conducted with women of all ages in different countries offer more insights into the thoughts behind their mobility attitudes and behaviours. Adult interviewees regularly mention stopping cycling after adolescence (Bonham and Wilson, 2012) and some authors have sought to build on these initial studies by analysing the socialisation processes potentially underlying cycling behaviour changes that seem to be different to men's. Sayagh and Dusong (2022) define the areas of risk-taking, body aesthetics, street encounters and mechanical aspects of the bike as important themes where a 'feminine' socialisation builds barriers to cycling. On the contrary, a positive disposition towards sports and the presence of other cyclists in one's social network are considered positive forces (Sayagh and Dusong, 2022). Other focused discussion groups with adolescent girls in Australia support this last finding surrounding social networks. Participants reported concerns about their 'feminine' image in the context of cycling and saw it as a gendered practice that would hinder their "ability to express their femininity" (Frater and Kingham, 2018, p. 136), which the authors attributed in part to a lack of role models. Also labelled "supplemental infrastructure" by Barajas (2020) in the context of immigrant cycling networks, a connection to or awareness of other people

cycling in one's social community is seen to help bolster cycling behaviour (Barajas, 2020; Bonham and Wilson, 2012).

In a low-cycling country like the UK, cycling identities are constructed in a complex way, as 'a cyclist' can be subjected to both claims of being too competent, thus potentially discouraging others, or being not competent enough as one has to perform a certain professionalism to be taken seriously on the road as a minority (Aldred, 2012). In turn, women cycling or wanting to cycle face complex challenges when navigating not only their gender identity within society but also the identity construction of being or becoming 'a cyclist' (Steinbach *et al.*, 2011). Ravensburgen (2020) thus called for more research combining gender studies and their relevant theories with the research on women's cycling, as current policies have not succeeded to sufficiently incorporate different mobility needs according to gender (Ng and Acker, 2018).

In Germany, the debate is located in a broader context of re-designing public space to incorporate needs of marginalised communities. Bersch and Osswald (2021) call for a need-oriented (bedarfsorientiert) lens in research and policy-making as opposed to demand-oriented (nachfrageorientiert) to accommodate potentially overlooked groups. This is especially important, as not only in the UK but also Germany, the gender data gap is stark and differences in mobility attitudes are often not measured with traditional methods and metrics (Knoll, 2017).

2.2 ROLE MODELS ON SOCIAL MEDIA REGARDING GENDER AND CYCLING

Young women are regular social network users in the UK and Germany (Ofcom, 2022; Koch, 2022) and these networks play an increasingly important role in young people's social relations (Metcalf and Llewellyn, 2020). The use of social media is researched to a greater extent in the context of gender than its influence on mobility attitudes. Thus, first role models on social media are put into context of behaviour science before reviewing some relevant literature on cycling portraits and communities on social networking sites. Research that found portrayals of masculinity in cycling on social media are then framed by feminist writings on social media.

The impact that comparisons with role models have on a person strongly depend on the 'perceived attainability of a relevant [role model's] success' (Lockwood and Kunda, 1997, p.100). When role models are portrayed as a new norm and not an exceptional reversed stereotype, the effect is more positive on the individual's empowerment. Otherwise, unattainable role models can have a diminishing and discouraging effect on the self (Hoyt and

Simon, 2011). Similarity in characteristics and circumstances (Lockwood and Kunda, 1997) as well as relevance towards one's goals are also mentioned as crucial factors that determine influence of role models on motivation and behaviour (Lockwood, Jordan and Kunda, 2002).

Within the Travel Behaviour Model theorised by Van Acker *et al.* (2010) emphasis is also put on social relations, which indicates the relevant intersection that role models would be situated in within transport behaviour science. However, in order for the goal or intention to be the use of a bicycle, the 'perceived behavioural control', coined in the Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991), in this case feeling able to ride a bike, has to be somewhat positive. Role models could aid by showing successful examples. Coming across female cycling role models would be a dynamic process in that it could potentially alter 'perceived difficulty' (Trafimow *et al.*, 2002) of cycling through showing others similar to oneself doing it. Nonetheless, intentions do not always result in behaviour, and transport decisions are highly habitual and restricted by spatial environment, so role models would predominantly impact the highly personal understanding of one's social environment regarding mobility (Van Acker *et al.*, 2010).

Most research on social media influencers, which can be seen as a type of role models (Hermanda, Sumarwan and Tinaprillia, 2019), has been done in a marketing context (e.g. Lee and Eastin, 2020). Still, some paper's analyses of the link between social media user and influencer overall are helpful for non-commercial studies as well. Similar to the aforementioned research on role models, credibility of and similarity to online personalities determines whether or not a so-called para-social relationship is formed (Lou and Kim, 2019). One study on the effect of realistic against highly stylised images, typical for the platform Instagram, showed that exposure to images of more realistic female bodies led to less dissatisfaction with one's own body (Tiggeman and Anderberg, 2019). This affirms the notion that attainable as well as realistic role models have the highest positive effect on self-perception. Attractiveness, entertainment value (Lou and Kim, 2019) and appealing imagery of social media content are also described as main causes for a stronger engagement with an influencer (Djafarova and Rushworth, 2017). All of the above can lead to a certain level of trust forming, at least when it comes to purchase decisions (Lou and Yuan, 2019). The importance of para-social relationships has also been found in research on 'Greenfluencers', which are, mostly female (Yildirim, 2021), influencers promoting sustainable and pro-environmental behaviour and products (Knupfer, Neureiter and Matthes, 2023).

With this in mind, how are cyclists currently portrayed on social media? Some research in this field exists around cycling as a leisurely activity, mainly by Lamont and Ross (2020). While they focused on leisure cycling communities, it still becomes apparent that people identifying

as men dominate the discourse and depictions of cycling on Instagram. Portrayals of cycling as physical and mental suffering, specific expensive clothing choices and strong ‘muscular definition of the cycling body’ (Lamont and Ross, 2020, p.) are among the most prominent themes that emerged. The first and the latter especially showcase a certain idea of ‘masculinity’ and ‘toughness’ that was attempted to be counterbalanced by groups of women riding together and using hashtags such as #womenwhoride (Lamont and Ross, 2020). Professional women’s cyclists were also found to be struggling to portray themselves both as ‘feminine’ and as an ‘athlete’ online and to effectively combine these parts of their identity (Toffoletti and Thorpe, 2018).

At the same time, Dobson (2015) theorised that, in third-wave feminism, young women on social media are expected to adhere to a certain standard of neo-liberal empowerment and can be judged for not performing the ideal of a ‘strong, confident and capable’ (Dobson, 2015, pp. 31) woman. This adds another layer to portrayals of activity and cycling on social media, in addition to the aforementioned requirements for ‘femininity’. Other critiques of this ‘confidence culture’ (Gill and Orgad, 2017) in feminist debates included that the notion of women only having to correct their own level of self-confidence to eliminate inequalities is not reasonable in the face of structural discrimination. This ‘individualising [...] demands intense labour’ (Gill and Orgad, 2017, p.16) and renders any insecurities undesirable, thus putting more pressure on a person to perform a certain ideal of a woman, which can also be aggravated through social media (Tiggeman and Anderberg, 2019). A large part of social media networks are aimed at generating profits for the platform and marketing clients, and thus ‘feminine power’ is also used as a marketing technique (Alkan, 2016; Dobson, 2015).

Other non-marketing oriented research has shown the positive community effect of (localised) social media connections within communities, however. Interpersonal trust is enhanced through social interactions and exchanged information, with already existing offline social connections intensifying this (Kwon, Shao and Nah, 2020). A specific platform for cycling showed the strongest positive effect on beginner cyclists that were encouraged by a social information exchange like recommendations and first-hand reports of routes (Bartle, Avineri and Chatterjee, 2013).

These experiences of digital forms of the ‘supplemental infrastructure’ coined by Barajas (2020), give a novel insight into possibilities of virtual encouragement for cycling. However, as young women navigate their gender identity also on social media, their use of these networks are complex and tied to expected performances of gender. Cycling on social media currently predominantly shows non-urban, leisurely riding by athletic-looking men (Lamont and Ross,

2020). In addition, non-commercial depictions of women cycling have to exist within these constructs of notably materialistic models of marketing on Instagram (Lee and Eastin, 2020).

3 METHODS

As the connection between women's cycling and social media is not very well researched, an inductive and qualitative approach was taken. This thesis therefore does not aim to be representative, but can contribute a first insight into the topic.

Focus groups, so groups of up to 10 participants assisted by a researcher, have a history within commercial market research. As an academic research method, however, they can be used as a tool to analyse group norms and dynamics (Bloor *et al.*, 2001). For this reason, this qualitative method is valuable for the emerging topic area. Interactions between several participants enable an analysis of actual performances and discussions of the norms existing around gender in cycling and mobility in both countries. For this reason, they were chosen over interviews with one single woman at a time. Other studies in the field of mobility research have previously used focus groups successfully (e.g. Frater and Kingham, 2018; Kenyon, 2011). The aim was to facilitate a relaxed conversation between young women to ensure comfortability and a safe space to talk about issues of confidence and representation in the context of cycling and social media that enables going beyond singular experiences of cycling.

Participants were approached in the context of two university environments at Leuphana University Lüneburg in Germany and Canterbury Christ Church University in England. Both cities with surrounding areas have a comparable size of around 150.000 inhabitants (Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2023; Office for National Statistics, 2021) and at least one university present. Community groups online and offline, as well as personal connections to young women were used and participants who agreed were encouraged to ask others in their social network to join them. No particular emphasis was put on whether participants already cycled regularly. Especially in the UK context, speaking about their perceptions of who cycles in their community was deemed more important for this research than the actual experience of cycling. Likewise in Germany, participants were not chosen based on their experience level, but all turned out to cycle more regularly than their UK counterparts. On the basis of gaining knowledge around different understandings of cycling identities and the influence of role models, this is valuable as the data from German participants can give direct insights into their cycling history and what led them to have comparatively high-levels of cycling all throughout their lives. The age boundaries of 18 and 30 years narrowed down the scope of the research to early adulthood, which as a demographic group also shows a widespread use of Instagram to know about what others are doing and engage in a 'cool' activity (Sheldon and Bryant, 2016). For example, in the UK, 18 to 34 year olds make up 55% of Instagram users (Dixon, 2023).

Regarding group size, four participants were considered appropriate for sufficient conversation shares of all participants while still incorporating enough different experiences and not going beyond the possibility scope of the research. As the focus groups in the UK required travel to Canterbury, the time to conduct these was limited. Despite the effort to ‘over-recruit’ (Bloor *et al.*, 2001, p. 28) some participants cancelled spontaneously and no replacement was found, so the focus groups were not able to go ahead in the planned fashion. Due to the different dynamic with just two women, these two interviews potentially rather fall under the category of mixed-method semi-structured interviews, but did offer sufficient interactions and material to analyse. One of those interviews was also done via video call which influenced conversation flow at times.

In a short quantitative pre-survey, all participants were asked to give some details on their age, gender identity, location, and levels of cycling. With another question they rated their level of confidence once related to their own ability as well as in regard to their environment, to gain some understanding on what they consider their cycling level and surroundings to be. Finally, they were asked if they had come across female cycling influencers. The results of this are pictured in detail in Table 1 and 2 on page two and three in the Appendix.

To start the focus group, participants were presented with two sets of photos of different people and genders cycling in varying cycling attire and environments. This served the purpose of a relaxed entry to the discussion as well as encouraging participants in a ‘focusing exercise’ (Bloor *et al.*, 2001, 52) to discuss norms around cycling in a visual form. Following that, a list of questions was handed out from which the women could freely choose themselves, to enable them to pick their own focus points to talk about. Questions surrounding participants mobility, i.e. cycling, biography, such as learning to cycle, family dynamics and cycling history throughout adolescence, were designed to ‘bring out the unconscious’ (Schwedes *et al.*, 2018, p. 73) regarding mobility attitudes. Later on, participants were encouraged to discuss emotions and confidence on the road, as cyclists and especially women, as well as any connections or associations between cycling and social media. In the second focusing exercise the British participants were then shown actual posts of women cycling from the platform Instagram and asked to freely comment and discuss. The posts were taken from accounts named ‘Cycling influencers of the year’ by Cycling UK, a British NGO (Cycling UK, 2022). The German participants were asked to talk about their experiences with cycling on social media, without being presented actual visual content to draw out past relevance of social media accounts or posts on their behaviour.

The focus was on facilitating interaction between the participants as the method was not group interviews (Bloor *et al.*, 2001), however, participants in the UK expected me as the researcher to ask more questions, as there were less participants. In this case, a balance between ensuring a comfortably flowing discussion and not taking up too much of the conversation share was aimed for.

With informed consent given, the groups were audio-recorded and then transcribed. The software f4x offered by the LinA-Lab at Leuphana University was used for a first general transcription and anonymisation of speakers. By hand, mistakes the software made were corrected as well as missing details and interpersonal noises, laughter and interruptions added. Transcripts were then coded into smaller meaning units and grouped into categories, drawing on approaches to and explanations of qualitative content analysis by Erlingsson and Brysiewicz (2017), Onwuegbuzie *et al.* (2009) and Corbin and Strauss (2015). In addition, as Braun and Clarke (2012) point out, the inductive approach of analysing and coding from the raw speech data was still influenced by the theoretical framework established in the literature review, including gender performativity (Butler, 1990 in Ravensbergen, 2020), identity formation in the context of cycling (Aldred, 2012) and gender identity on social media (Dobson, 2015). Themes were then drawn from the data categories (Braun and Clarke, 2012) and narrowed down to two overarching themes for each the German and the British focus groups that will be presented in the following section.

4 RESULTS

4.1 GERMANY

Among the eight German participants, all cycled at least weekly, often several days a week. Most felt very confident in their abilities and at least quite confident concerning cycling in their environment. Apart from two, they had not come across women promoting cycling on social media (see Table 1 in Appendix). Two relevant themes were detected in the German transcripts and will be explained in the following: ‘confidence through prevalence and shared experiences’ as well as ‘confidence through practicality and independence in the context of gender’. The quotes used were translated into English and can be viewed in German in the transcripts in the Appendix.

4.1.1 CONFIDENCE THROUGH PREVALENCE AND SHARED EXPERIENCES

Throughout the conversation, the German women mentioned and discussed cycling as a common mode of transport in their family, among friends and the wider local community. They were able to bond over similar mobility biographies, such as how they learned to cycle, family trips they did or travel to school. These exchanges were accompanied by a lot of agreeable noises, laughter and finishing each other’s sentences or building on what the other has said, such as in this moment (*p. 10¹*):

*P2: [...] I had, first I had a bike where you stand on and then you only kick, you know?
Those small wooden things?*

P1: Balance bike?

P2: Yes, balance bike.

P3: Yes, I also had that. [...]

Or in this moment (*pp. 33*):

*P1: Yeah, so we [meaning the family] all bike a lot. But my mum bikes the uttermost.
[...] But my dad is more comfortable, my mum very, very [laughter] –*

¹ Page numbers for quotes in this section refer to the transcripts in the Appendix

P4: That was very much the same for us, like my mum also always rode her bike everywhere.

This latter thought arose several times, with which participants placed special importance on how much their mothers ride a bicycle, or how their mothers or grandmothers attitude towards cycling impacted them: Whereas one ‘*grandma [...] did everything on her bike*’ (p. 10) others remembered overhearing ‘*in [their] mothers circles, no one would bike because they would find it too exhausting to go to work and arrive there sweaty or something*’ (p. 16).

Among their friends and current social circles, some ‘*haven’t had a group in a while where cycling somewhat [agreement], like in Lüneburg, actually wasn’t so important, the most important*’ (p. 42) while one participant who does not cycle as much said ‘*you definitely notice that a lot of people prefer to cycle a lot more than me*’ (p. 13). Some mentioned being ‘*surprised*’ (p. 49) when someone does not (know how to) cycle or does not own a bike.

They also repeatedly connected over acquired behaviours or tactics while cycling such as this dialogue about clothing (p. 17):

P1: Yes I mean, I also bike in the shortest dresses. I always just wear shorts underneath so you don’t feel so unsafe. But I’m always instantly stressed for other people. Where I’m thinking, does she have shorts on underneath. [laughter] I just worry, just worry for her there. [pointing to the picture with woman who wears a short skirt] [laughter]

P2: Yeah, I’ve heard that quite often too like that you—I have some like very high heeled shoes and with those I also just ride my bike normally. That works easily. You’re just on it with the front of your foot, on the bike.

P3: You can also like grip on with that, I always find.

P2: Yes, exactly, yes!

P1: Works better than driving a car actually.

P2: And then they always say: That’s not possible!

Moreover, participants disclosed other occurrences during regular cycling that showed links between them and the commonness of their experience. This included feelings of vulnerability alone at night or influences of stories of other local women or role models such as their mothers to wear bulkier clothes on a bicycle in order to not be read as female. Such feelings were prevalent, and participants mostly understood what the others were referring to.

One participant that preferred to ride in the light in summer remarked (p. 49):

P3: Maybe it is also something, that was instilled (dt: anerzogen). Like it was like that at home already: Okay, when it's dark outside, you don't ride your bike alone anymore. [agreement]

After speaking for a while, they also brought up a privilege they observed to come with cycling in Germany:

P1: 'I also just thought, as we were just saying, you assume that everyone has a bike and that that's completely normal and really easy, just thought, like whew, good for us - that is also pretty crazy' (p. 29).

They expressed that, although they did not recall many instances of the bicycle in the media, they have memories of traditional media like common childhood films that often depicted groups of children or teenagers cycling. Currently on social media, however, representation of it was not as 'explicit' (p. 25), whereas traditional media such as films often depicted it in a 'romanticised' (p. 52) way. Two participants agreed that they might have seen someone on social networks wearing a helmet, but that it is more of a 'subconscious topic' (p. 25) and 'a level like: sure, normal, so that you don't even really notice' (p. 25). Others attributed not coming across cycling influencers to the fact that they look for other things when on social media. One participant said (pp. 52):

P3: We all actually already bike quite a lot, [...] we don't think about [cycling] much and so that wouldn't impact us much.

During this exchange of cycling experiences, a language of 'them' and occasionally 'us', as in cars and cyclists, came up. Especially talking about taking up space in the public realm and on shared roads, 'when they reverse out of a parking spot' (p. 46) or being afraid 'they somehow snatch around the steering wheel' (p. 47) were examples of that. One participant repeatedly compared Lüneburg with the city Münster where she once lived, on one occasion going back and forth between 'we' and 'the cyclists' (p.19):

P4: 'The car drivers were used to it being a lot of cyclists there, they were automatically considerate. There, us cyclists had, we have, we did, like we did—the cyclists ride very confidently there, no matter if there's a car there or not.'

Both groups discussed being themselves part of ‘bubbles’ (p. 29), one participant called it the ‘Lüneburg students eco bubble’ (p. 29), also on social media. Even deeming the fact that someone cycles ‘irrelevant’ as so many people do it, one group agreed that people might rather consider whether they should take the car to university (p. 39):

P3: But I don't think it's like that anyone would wonder in the mornings like: Okay, is it cool now, if I ride the bike to Uni? [laughter] – for that, too many, many people cycle and it's way too irrelevant. I think, maybe in Lüneburg, it's like that people would contemplate: Is it cool right now if I drive the car or should I rather leave it? [laughter]

P4: Yesss.

Some also used the pronoun ‘they’ to describe people they attribute to fitting in with the ‘eco-cliché’ (p. 18). They used humour and laughed while discussing some cycling behaviours they considered ‘cliché’ and gendered at the same time, for instance in this interaction (p. 30):

P3: [...] But I have quite often, that my trousers are too wide at the bottom. That's a real struggle.

P2: Yeah.

P3: And sometimes I then am really like—also so cliché like, I wrap those reflector thingies around there or so. [laughter]

P2: Yesss. [laughter]

P3: [talking over each other] Because otherwise it gets in your spokes or so.

P1: Yes.

P3: But that's just such a struggle. Now those, have like, some men like have those also, but it's just really funny, because I have that really often, but that isn't such a women's thing—well both—

P4: Yeah that's totally a men's thing.

P3: Yeah, yeah totally.

4.1.2 CONFIDENCE THROUGH PRACTICALITY AND INDEPENDENCE IN THE CONTEXT OF GENDER

The second theme that was identified in the transcript data surrounds the emphasis participants place on the practicality and independence of cycling. This independence did, however, go

along with safety fears as well. In the following, participants feelings of (non-)confidence while cycling are laid out, and as aspects of gendered socialisation were discussed along with this, their perceptions of ‘men’s’ behaviour around cycling are presented.

To start, participants saw cycling as a ‘*practical*’ (e.g. p. 13) ‘*means to an end*’ (p. 39) that offers a quick way to get places. Most agreed that it is easier and more flexible than public transport such as the bus, while nuances existed between the degree of flexibility they strived for. Participants also described having a ‘*feeling of freedom*’ (p. 40) or ‘*not even being able to describe it [...] to get so fast from here to there*’ (p. 15). Some attributed it mostly to the fact that, moving to Lüneburg to study, it is the quickest and most flexible way to get around independently as they did not own a car.

Along with this feeling of independence, participants also mentioned fears for their own safety on the road, concerning poor infrastructure and behaviour of drivers. A few spoke of holding back or dismounting to avoid conflict, feeling ‘*powerless*’ (p. 20) in comparison to cars. They also frequently remembered warnings from their upbringing, that ‘*the cyclist always draws the short straw*’ (p. 45) or specific places in their neighbourhood where a cyclist was killed or harassed. Some described themselves as ‘*defensive*’ (p. 19) or ‘*careful*’ (p. 44).

However, they also discussed that ‘*somehow [they] don’t think about it that much after all, that [they are] at a disadvantage, just in comparison to cars or other vehicles [agreement]*’ (p. 46). They exchanged experiences, such as ringing their bell in anger, when car drivers do not respect their space or the traffic rules. In turn, when participants thought they were overly confident when cycling, they often mention feeling bad about putting themselves in danger afterwards (p. 19):

P3: I believe, I’m also—now I’m not such a super careful cyclist. Then sometimes, because I have the feeling, I feel sometimes like maybe I am too confident [dt: sicher] on the bike, when I quickly sneak past something somewhere. And then you think: Oh God, that wasn’t that good maybe—

P1: Yes. [agreement]

One participant used humour while trying to justify a seemingly risky cycling behaviour, before assuring others that normally she is more careful (p. 19):

P1: [...] When I’m sometimes in a bad mood, I sometimes ride over something and am like: Just run me over then. [laughter] But normally I’m always more prone to make way.

One woman mentioned her mother asserting dominance on her bicycle in front of cars, and her finding it embarrassing even though she has grown to do it as well. After explaining that cars did not thank her for waiting, she now started standing her ground when cars don't make way in a narrower street (p. 45):

P1: [...] And now it's more like that I, especially when I see cars going too fast on a road where I know it's a 30 [km/h] zone, for example, that I really cycle towards them. [laughs] And that is actually pretty dangerous, as such kind of. [...] And that's a bit stupid [dt: doof], but like my mother also does that always. [laughter] Also, like I don't know, and she's—sometimes she does it very extremely. [unintelligible] Oh that's really embarrassing. [laughter] But uhm, yeah so sometimes I have this impulse, like as if, you [the cars] shouldn't do that right now. And look here, I'm a human barrier, even if that's a bit weird. [laughs] Oh well.

Two participants also mentioned, 'in relation with being seen' (p. 39) that they feel cool, when they are able to ride fast and overtake people (pp. 39):

P1: I've just thought about it, how I feel when I cycle and sometimes I do feel pretty cool, when I cycle. [laughter] Yes, I notice when I go very, very fast sometimes or so. I don't know. Sometimes I have the feeling that—that some dudes are afraid of me, when I go really fast on my bike [laughter] and I pass them. That I kind of find cool. [laughter]

P4: Yeah, okay, true. [laughter] Like many people, and I can overtake them. [laughter]

P1: Yeah, kind of.

P4: I do like that.

Now, when questioned outright if they notice any differences between genders in behaviour or numbers while cycling, most do not believe there are any in Lüneburg or other cities in Germany they have lived in. Some are hesitant to attribute certain behaviours to a specific gender, saying that a 'overestimation of one's own capabilities' (p. 21) while cycling can occur but depends on the person and not the gender. There were no statements coded as gendered when participants talked about social media, with the exception of one participant who follows specifically women doing mountain biking.

Nonetheless, when going into further detail about people identifying as male, or socialised as male alongside them like for example brothers, three specifically perceived as 'male' behaviours or patterns relating to confidence arose repeatedly in discussions that were different to the aforementioned behaviours of the participants themselves.

First, several participants recalled situations in which they observed men close to them, to be taking up more road space while riding in traffic (p. 22):

P2: I do notice when [...] I cycle with my father, that he often—that he really often does ride over like dark red traffic lights—

P3: Yeah.

P2: And where I'm thinking, bro, do I ride after you now? Um yeah, or, yeah in general I do notice the difference between my mother and my father, in that my father like, if it's a really busy road, then my mother either cycles like at the very edge or on the pavement and my father like cycles right in the middle of the road where the cars drive as well. Like he doesn't care, that the cars pile up behind him. I don't do that, and my mum also doesn't do that I believe.

P3: Or between the cars [agreement] because there's that strip at the front for bikes to stop [...] And we are right in the middle of it, and I think my brother always just cycles through it all.

A faster pace, a 'character like: [...] 'oh, that'll fit'' (p. 21) or thinking it 'doesn't matter if I cut someone off' (p. 44) as well as joking around on the bicycle, like 'doing a wheelie' (p. 44), were other aspects mentioned about men. One participant felt conflicted about her brother's behaviour (p. 44):

P1: So I think especially my brother does sometimes have like an ultra macho-behaviour while cycling and is like: "Yeah, I'll just ride now!" So yes and sometimes I also find it funny but sometimes it's also like, come on chill.'

The second aspect the women noticed was that men in their networks tended to ride more often for sport purposes. Two participants connected over the fact that their brother(s) and father would do cycling tours and they themselves were passively excluded or only started 'later on to develop an interest in it' (p. 15). One participant argued that she would not feel confident riding alone in the dark as her brother does for sport purposes.

Repeatedly, it was also observed how men in their lives put more importance on the bicycle as an object in itself, for example getting it fitted exactly for sport cycling or spending more money. The women themselves, however, repeatedly characterised the bicycle as 'just a means of transportation like everything else' (p.15) when talking about their own cycling behaviour or that of their mothers.

This observation from the village where one participant grew up was exemplary of this observed difference (p. 38):

P4: Because they [men] just fancy riding fast [agreement] or cruising along on their racing bike [agreement]. Whereas my mum like just rather cycles everywhere to get things done.

P1: [...] I just think of my village, where all the old mums, like all the old people in the village, all of the old ladies cycle everyday with their old Dutch bike into the village to get their groceries [agreement]. But then on Sundays, all the fathers of the village cycle with their race bikes [laughter] along the car roads, annoying all the car drivers. [...] The one thing is like: cool sport cycling and the other is like: running errands and cycling around calmly.

This leads to the last point, as both focus groups engaged in discussions about whether or not the bicycle can be considered a status symbol. When asked about whether they thought cycling was something ‘cool’, as explained before, they mostly referred to it as just practical. They did raise a certain allure of vintage style old race bicycles, with one participant proudly describing her own. In both groups they debated whether men pay more attention to their bicycles, laughing at certain behaviours, for example here (p. 38):

P3: I think, it's quite varied for me, but I would say, I do know more men, who really have a little more expensive bikes, that are stored in their rooms. [agreement]

[...]

P3: I know that more from men than women. [agreement] I had a [female] roommate, that had like two bikes but one of them was a racing bike, but she actually only used it for sports, and then it was in her room but that's something different, because it's an actual piece of sports equipment--

P1: Yes.

P3: --and not like “I take my bike into my room everyday [laughter] and then I take it back out of my room”

P4: Yes. [laughter] I can so relate to that.

[...]

P1: In her [a friend] flat share, her ex-roommate had three racing bikes standing in his room [laughter].

Others remembered their fathers comparing and discussing buying valuable bicycles with male friends. One participant described her brother already having six or seven bicycles and then *'making a whole deal out of ordering this specifically tailored bike to him'* (p. 16) and made others laugh with the story.

4.2 UNITED KINGDOM

According to the results of the pre-survey, the four British participants cycled less than their German counterparts, with only one cycling at least weekly. Three felt quite confident cycling regarding their own abilities, while one felt quite unconfident. Only one felt confident cycling regarding the infrastructure. All regularly used social media but had not come across female cycling influencers. It should be mentioned that the British participants were slightly older with some having recently graduated university already (see Table 2 in Appendix).

4.2.1 CONFIDENCE INHIBITED BY PERCEIVED REQUIREMENTS AND STEREOTYPES

The first theme observed in the transcripts demonstrated a tendency of the participants to list requirements that someone had to meet in order to cycle in the UK. Overall, participants had little regular female cyclists in their environment, with one pair remembering more and more women that do actually cycle the more they talked about the topic.

The first requirement related to gear and clothes and was expressed for example during the first picture exercise, saying that someone was wearing the *'wrong clothes'* (p. 70) or *'not wearing cycling gear'* (p. 54). High visibility clothing and helmets were considered *'appropriate'* (p. 71). Some felt they are *'judg[ed] more, wearing a skirt, wearing a dress on a bike'* (p. 75), which then came up again describing one of the Instagram posts (see Fig. 1, p. 78):

P1: And she's not wearing cycling clothes. I would say she looks like she's going somewhere, but she's wearing clothes that are practical for cycling [unintelligible].

P2: Unless that's a mini skirt rather than a shorts.

P1: I think it's shorts. [pause] I don't know, I suppose if it is, maybe not [unintelligible].

Hoping to spread a bit of my cycling joy ☀️



Figure 1. Social Media Post 1 shown to participants

Secondly, it was discussed that one had to have a certain level of fitness, especially leg muscles, to cycle. One woman said she needed to do some indoor spinning classes *'before [she] start[s] cycling again in real life'* (p. 65). The association with sport was made several times in the conversations, with participants equating cycling clothes with gym clothing or mentioning Olympian cyclists when asked about role models. Cycling, as a sport, was seen to be lagging behind other sports such as football in women's equality issues. At the same time, some of the women spoke of having *'a really active childhood'* (p. 67), and regretting stopping this habit during adolescence.

Participants attributed not seeing cycling on social media to not being interested in the sport and thus not looking for that type of content. Some assumed that cycling on social media would only be for people already interested in it as a sporting activity (p. 67):

P1: [...] But I've never kind of seen cycling be portrayed [on social media], but I would just imagine it to be people that can already cycle and—

P2: Yeah.

P1: --are already like pro cyclists. So they already got the—

[...]

P1: --rock hard legs and [laughs]

P2: [...] And you know, it's always, like you say, geared up towards people that are, yeah, very much—

P1: Yeah.

P2: They're in it. That's what they do.

This last statement was also exemplary of the third requirement frequently mentioned by the British participants: having to have an explicit interest in cycling, usually as a sport or leisure activity, in order to do it regularly. One participant explained the reason for her step-mother, the only woman in her environment who cycles as such: *'I just think that's because she just really likes it'* (p. 61). Others attributed their interest in cycling to them being *'one of those people that's just very happy to be outside'* (p. 80).

One participant regularly mentioned the holiday parks 'Centre Parcs' where she was impressed by the level of cycling and described it being implied and very prevalent there as opposed to outside of the parks (p. 61):

P2: 'You see everyone cycling there, because it's so—I think it's a lot of people's only chance they can'.

When explicitly asked to describe a typical person cycling, one pair referred to the acronym 'MAMIL', meaning middle-aged men in Lycra (a fitness cycling clothing fabric), which they believed to be the most prominent group in Canterbury and the UK, knowing some personally themselves. The other two participants described pictures of people wearing specific cycling gear (see Fig. 2) as the *'all the gear and no idea troop'*, (p. 54) while laughing:

P1: [...] See, there's the old gear and no idea troop. [laughter]

P2: They definitely look more—

P1: That looks like they would tell me off if I had to get off [the bicycle].

P2: Sure.

While she did mention having some young female acquaintances that cycle, the participant that cycles regularly mentioned feeling out of the ordinary in her regular cycling environment (pp. 72):

P1: 'I feel like an old person coming off my bike to work and yeah, locking it up with other people who are not cool. [...] I've never seen anyone else at the bike shed at work that's my age or similar. [laughs]

At other times in the discussion, teenage boys were also mentioned as group that does cycle in *'little packs'* (p.60), with one participant adding that at *'14,15, [she] probably wouldn't have thought it would have been cool to get on a bike'* (p. 60).

When discussing the posts, sentiments were largely positive, such as *'she looks very happy'* (p. 78), *'that's really good'* (p. 67), *'I like that'* (p. 68), *'they look really happy'* (p. 78). Some participants were able to identify or relate with the women on screen, observing that they're wearing their favourite brand of dungarees or saying *'that would be me'* (p. 80) about someone carrying plants on a bike. Looking at the pictures evoked a sense of representation, with one participant remarking at the end:

P1: 'I've never seen like kind of posts like that where it's people that are wearing normal clothes that look like normal people. [About fitness accounts] They don't look like me. And that's how I would imagine a cycling account to be.' (p. 69).

With some posts, participants also commented, however, that they do not think they could do what was depicted there (p.68, 39):

P1: 'Oh. Gravel, that's brave. Going on gravel, I'd fall over and graze myself.'

P2: 'I think it looks cool in theory. Whether I think it would be cool if I was cycling around on it—I don't think I would.'

4.2.2 CONFIDENCE IN THE CONTEXT OF NAVIGATING PUBLIC SPACE AS A WOMAN

The second relevant theme relates to the aspect of feeling confident to take up space on public roads. All of the four participants expressed concerns about road safety and spoke with the others about feeling *'vulnerable'* (p. 75) on often described as *'busy'* (p. 65) roads, where they did not *'feel like cars care about cyclists'* (p. 65).

In addition, there was an uncertainty about how to behave as a cyclist, as some expressed the need for more traffic proficiency education for all road users, and which space to occupy when cycling. The one participant that cycles regularly had this interaction with her friend that does not cycle (p. 75):

P1: When I do ride on the roads, though, I often feel like it's the car's right of way. I don't know if that's actually how it's meant. Is it? It's the car's right of way?

P2: Umm. [pause] Well, you both have equal right to be there. They just—

P1: Yeah. So I'll move onto the pavement, if it's okay to do so or if it's safe to do so or—yeah.

P1 recalled this after saying that even though her father told her not to ride on roads, she does occasionally. Other participants also shared that they would not want to be a 'hindrance' (p. 62) or are scared of having a car behind them with someone 'shouting and swearing about [them] being on the road or [...] beeping at [them]' (p. 62). As interviewees did not perceive Canterbury or the region Kent to have a 'cycling culture' (p. 74) like other places such as Cambridge in the UK or Amsterdam abroad, some voiced concerns on 'how many people would respect [them cycling] and would respect [their] space' (p. 58).

In describing the way they perceive people cycling, the British women also spoke about their experiences as a car driver and mentioned disputes around road space (p. 63):

P2: Yeah, the highway code, because—

P1: That's a crucial thing. [...] That whole change. [...] all the cyclist stuff changed and you had to give them a massive wide berth now. [agreement] [...]

P1: So cyclists were doing that on purpose to annoy cars, that was a big thing that was happening in London. So I feel like there's a war between [laughs] cyclists and—

P2: Yeah it does feel like it's a—

P2: The war of the road users. [laughter]

Even though they continued on to defend a person's right to cycle on the road, others also described particular cities in the UK such as Brighton to be 'a notorious place for cyclists being a bit more assertive about their road space' (p. 79). Moreover, on occasion, participants said phrases such as 'like I have to say I, I get annoyed when I see [...]' (p. 63) before describing a certain cycling behaviour.

In addition, the women recalled experiences they have made with men in public which has led to them adapting their general travel behaviour. When asked about cycling in this context one participant, who does not cycle regularly, said about men in bigger cars (p. 64):

P1: Like if you're cycling on the road, you can't necessarily predict what someone else is going to do in their one tonne car. Um, and I already, you know, when I'm out and about, I already have to sit there and try and predict what men are going to do in general, let alone then trying to predict what men are going to do with a really big, really heavy weapon. [small laugh]



Figure 2. Picture shown to participants of people wearing cycling gear

Another participants who does not cycle, however, explained that even though she has not cycled when old enough to be aware of concepts such as ‘catcalling’, did not believe it would stop her from cycling as she has ‘learned to not let it bother [her] in other ways’ (p. 76). The participant that did cycle felt that it ‘does draw more attention’ (p. 76) but also recounted how she feels safer on her bicycle as she can get away faster from threatening situations, similar to the German interviewees.

Further building on the relation to men’s behaviour in the public realm, some believed that men ‘don’t have that fear of: “Oh, am I upsetting someone? Am I in someone’s way? Am I?” They’re just like “huh” and they just get on with it’ (p. 62). When looking at the pictures in the first exercise, one woman claimed she would ‘be comfortable [...] with them, not with them [people in cycling gear on road, see Fig. 2]’ (p. 55). The observed level of attainability differed between images of different people cycling and one participant voiced even being ‘scared’ (p.1) by seeing people cycling with a lot of gear. As they did not have a lot of women cycling in their surroundings or if they did, were not always consciously aware of them, some expressed the wish for more groups cycling in a relaxed way for leisure and reacted positively to the Instagram posts depicting this. They also welcomed seeing images of ‘all different types of women’ (p. 68).

In addition to concerns of safety resulting from being visible and read as a women in the public space, they also mentioned concerns of image. Some participants found it difficult to be

'sporty' (p. 77) and 'glamorous' (p. 77) at the same time, and one mentioned a female Olympian cyclist she likes as a result of her being able to 'do both' (p. 77). Others thought that, similarly to swimming, men can 'do whatever immediately afterwards, [but] we've got our hair and our make-up' (p. 64).

5 DISCUSSION

The four key themes presented lead to the following findings. The young women interviewed in Germany have a high level of confidence to cycle which is supported by their mobility biographies and current levels of cycling in their communities. They do not seek out or engage with a considerable amount of content relating to cycling as transport on social media, or if they do, it is not something they regard as memorable. While for them, cycling is a prevalent activity that has become habitual and innate in many ways, for the British women, cycling as means of transport is something only feasible or desired when one fulfils certain requirements. They raise concerns about necessities such as gear and fitness level, that are needed in order to cycle with confidence and no fear of judgment. A strong connotation of cycling with sport was shown and cyclists in the UK were perceived to have certain attributes, such as often male, middle-aged and interested in it as a sport, which were countered by the female cycling role models on social media. The latter were positively received, but attainability of their level of cycling was also discussed. Practicality and independence were core factors motivating the German women to cycle, but also arose in a perceived contrast with a stronger sport interest and a focus on the bicycle as a desirable object for men. In both countries, concerns were observed less with men the participants knew, and women laughed at some different behaviours between genders. Limited space for cycling was perceived as more severe, intimidating and not safe or difficult to cycle in by participants in the UK. Taking into account that some respondents did not comment on certain issues, the findings drawn can confidently portray some consensus between participants. In the following, the findings are discussed and interpreted in regard to the research question on social media and female cycling.

Most participants in Germany recalled their family cycling with some putting special emphasis on female role models such as mothers or grandmothers and mentioning them as influences on current beliefs around cycling behaviour. The finding that parents cycling behaviour is a strong factor in one's own cycling biography is consistent with other recent literature on the topic of childhood mobility and parental influence (Schmassmann, Baehler, Rérat, 2023). As mentioned in the literature review, Sayagh and Dusong (2021) also identified having other people cycling in one's environment as a determinant of continued cycling for young women. In line with that, some British participants recalled a greater activity during childhood and recalling more teenage boys to cycle than girls. This supports previous findings laid out in the literature review that adolescence is a crucial age for female socialisation to impact cycling and sports activities due to feelings of embarrassment or heightened awareness of one's body (Bonham and Wilson, 2012; Cavill and Watkins, 2007; Russell, 2021). Other research has brought to light the

dominance of car use in the UK (Sustainable Development Commission, 2011) and the parental impact on children's declining independent travel that impacts mobility patterns later in life (Lorenc *et al.*, 2008). As social media content regarding mobility and transport is not well researched, it cannot yet be evaluated whether this would be a digital alternative to parental influence in shaping young people's travel patterns.

This aforementioned dominance of the car in the UK results in someone being branded as 'a cyclist' (Steinbach *et al.*, 2011, p. 1130) as part of their identity when they cycle. However, 'when everyone cycles, no one is a cyclist; it is not who you are but simply what you do' (Aldred and Jungnickel, 2014, p. 5), which was reflected in the views of the German participants of the bicycle as just another mode of transport. So, cycling for transport in the UK is still considered something deviating from the norm, driving a car (Bergman *et al.*, 2017). As influencers on social media mostly focus on one area of expertise or content (Lou and Yuan, 2019), it could be challenging for accounts that solely focus on female cycling to deconstruct this category of 'a cyclist' even though they do not show a stereotypical cyclist like the MAMIL. One could suggest that it would be more helpful for the process of normalisation of female cycling that influencers posting about other topics also include depictions of cycling. However, the importance of influencer-message congruence in fostering pro-environmental behaviour was emphasised in research on 'Greenfluencers' (Boerman, Meijers and Zwart, 2022) and thus would potentially curb such a positive impact on cycling attitudes.

While aggression by motorised traffic is a factor both groups regard as substantial to cycling behaviour, women in the UK seemed more affected by the aforementioned stigmatisation of cyclists in the UK (Aldred, 2012). Even though they displayed positive attitudes towards cycling, underlying negative perceptions of people who cycle arose as well when they spoke about being a car driver, confirming the aforementioned prevalent norms around car dominance in the UK. This is a stark difference to the German women, who did not speak about negative experiences with cyclists they made driving a car. Overall, women being afraid of posing a nuisance in traffic more than people socialised as male do is consistent with other research (Cubells, Miralles-Guasch and Marquet, 2023; Heim LaFrambois, 2019). However, participants in the UK showed an increased awareness of public conflicts, also found in traditional media, around the forced shared road usage through limited cycling infrastructure in the UK (Fevyer and Aldred, 2022). Their concerns were characterised more by a fear of even taking up road space, whereas the German participants were more concerned with safety fears as they are already moving within this space. It is possible that the latter's attitudes changed through regular cycling and positive aspects have come to overshadow the negative (Prati *et*

al., 2019). Prati *et al.* (2019) hint that the self-perception theory by Bem (1967) might explain differences in cycling attitudes, as people are apt to reaffirming their attitudes through their own behaviour. Whereas the majority of British participants mostly rule out cycling altogether considering the aforementioned factors, the German women have developed strategies of caution and defiance while cycling, which is common for women faced with harassment while cycling on the road (HeimLaFrambois, 2019). Participants cycling in the UK felt out of place as a cyclist, that they do not belong with either the car drivers on the road or pedestrians and did not want to be in either's way. Even if this is a mainly an infrastructural issue, this lack of belonging to a broader community could be aided by social media communities of women cycling. Virtual networks can foster a sense of belonging through making it easier to access people with similar goals or characteristics. At the same time social media use can lead to feelings of ostracism (Allen *et al.*, 2014) so cannot be regarded as the sole option to foster cycling community exchange.

The high percentages of cycling and positive attitudes of the German women are likely to be supported by the fact that their university environment and study courses in Lüneburg had a focus on sustainability. They brought up both injunctive norms, e.g. judging people for taking the car, and descriptive norms, e.g. most people cycling for transport (Keizer and Schultz, 2018), present in Lüneburg. In some instances, participants used the pronoun 'we' indicating an in-group sentiment (e.g. Tajfel *et al.*, 1971). Navigating this subculture around sustainability, they also speak of balancing a belonging within this 'bubble' while still being aware of other, sometimes gendered, clichés expressed in the dominant culture towards cyclists, such as coming across as particularly 'eco' when wearing helmets or reflectors. This feeling of belonging to an in-group that cycles certainly has an impact, even in online communities (Bartle, Avineri, Chatterjee, 2013), but so far has only been analysed in its digital effects on people who already started cycling.

Both groups had the impression that people socialised as men care less about safety issues and feel more comfortable taking up space cycling on the road and in the case of the UK. British women characterised the prevalent 'MAMIL' as an out-group they ultimately do not belong with. In turn, they struggle to see cycling as an attractive way of travel outside of occasional leisure or sport as this inclination towards sport was almost seen as a prerequisite for cycling. The 'MAMIL', often described by participants in the UK, mostly only cycles for recreation or sport purposes, and not for transport purposes (Bauman *et al.*, 2018), further cementing the lack of casual everyday transport cycling. This shapes female non-cyclists idea of the public space as something that one can only enter cycling when properly equipped or fit to do so (Aldred,

2012). The German participants also discussed the sporting side of cycling as well as the bicycle as a material object as important factors for men in their circles, but have their own connotations with cycling as a form of independence and practical mode of transport. In both countries the women were using humour and laughter to discuss gender differences and almost mocking men's behaviour at times, such as the 'gear and no idea troop' or carrying one's bicycle into the house to protect it. Other research has analysed humour and gender especially in online spaces and observed deepening 'insider and outsider boundaries' between genders (Ringrose and Lawrence, 2018, p.15; Shifman & Lemish, 2010), that seemingly play a role regarding attitudes of cycling as well.

Following this, I suggest that in the UK, in the understanding of the interviewed women, men have succeeded in occupying this cultural space of cycling, on the road and on social media, where they can enact and affirm prevalent ideas of masculinity (Ferrero-Regis, 2018). Through this gendered idea of sport and activity of the body, women fall short regarding cycling by means of their socialisation, feeling as if they cannot be doing sports and be perceived as a certain type of feminine at the same time (e.g. Sayagh and Durmont, 2021; Frater and Kingham, 2018). As the participants in the UK largely view cycling as a sport, cycling has no prominent alternative connotation, such as the practicality and independence the German women mention. Coming back to the idea of performativity of gender by Judith Butler, certain aspects of cycling seem to not fit into societies conceptions of femininity and bodies constructed through gender, such as clothing choice or visibly strong muscles (Butler, 1990, p.xxii, 13; Ferrero-Regis, 2018). As only a small amount of other women cycle, for the British participants there is no 'female' definition of cycling that challenges this 'masculine' stereotype (e.g. Bauman *et al.*, 2018). Cycling among the German participants is considered an activity everyone engages in, so they do not experience this gendered view of it in a way that it affected their initial confidence to cycle. In turn, it also helped some German women to an increased sense of power while on their bicycle, regarding feelings of coolness and intimidation towards men, thus defying traditionally gendered power structures on the road that other research has described (Cubells, Miralles-Guasch and Marquet, 2023).

As mentioned before, 'male' forms of cycling are dominating images on social media (Lamont and Ross, 2020), forming an in-group for MAMILs, but making it difficult for women to come across positive cycling representation crucial especially in younger years (Russell *et al.*, 2021). I suggest that social media representation of women cycling thus has to establish an alternative to the male-dominated sport theme, in order for transport cycling to encompass and represent all bodies (Steinbach *et al.*, 2011), ultimately dismantling the gendered norms. The positive

connotations of practicality and independence in Germany could work as an orientation, in order to introduce the possibility of feelings of freedom participants felt while cycling in Germany to the UK. In addition, the criticism of ‘confidence culture’ in feminist discourse (Gill and Orgad, 2017) is important for those attempts to promote cycling on social media. The findings show connections formed between German participants over difficulties on the one hand, and some doubts of British women concerning their own abilities when presented with positive cycling role models on the other hand. Attainability and honesty regarding struggles on a bicycle should be aimed for. Low confidence in the face of infrastructural difficulties should also be portrayed as common and acceptable, as other research has emphasised ‘cultural interventions’ to be complimentary not substituting to infrastructural improvements (Aldred and Jungnickel, 2014). Moreover, it needs to be acknowledged that the formation of online connections takes time and would thus be a gradual process with potential behavioural effects only becoming visible in the long-term (Dekonick and Schmuck, 2022).

Thus, to answer the research question, social media representation of cycling did not have an impact on women’s confidence to cycle in the high-cycling country, Germany. Other role models, especially mothers, and prevalent norms around cycling in their city are greater factors. For the British women, the social media posts did break up the idea of certain requirements needed for cycling, and momentarily contributed to a more diverse idea of who is cycling. The long-term aim should be to ‘de-couple’ (Steinbach *et al.*, 2011, p. 1130) transport cycling online from the male-dominated sport in the UK. Inclusive social media depictions of women cycling should not contribute to an unrealistic ideal of female confidence but rather take into account the existing patriarchal structures that inhibit cycling for all genders in low-cycling countries in addition to lacking infrastructure. Perceived attainability of transport cycling could thus be increased through honesty and connection with other’s cycling. Whether an increased online representation can, in low-cycling countries, act as a long-term alternative to the prevalence of cycling on the roads in high-cycling countries is still unclear, especially as safety concerns around infrastructure were frequently mentioned. The built environment has high potential to direct travel decision-making (Rahman and Sciara, 2022) and thus social media depictions of women cycling will always have to act in reaction to these infrastructural constraints.

Practical implications in regard to policy makers in the UK, as a low-cycling country, would include increasing visibility in combination with community support that helps dismantle barriers originating from stereotypical cycling depictions. This ‘supplemental infrastructure’ (Barajas, 2020) should be fostered through all generations of women, as this study confirmed a crucial parental influence. Promoting social media presence of women’s cycling has to be

placed in a wider policy framework to ensure visibility and participation of women, also in the design of public space (Cubells, Miralles-Guasch and Marquet, 2023).

The limitations of this study mainly stem from the exploratory design of the research. While the small amount of participants enabled great depth in qualitative content, the discourse can only focus on perceptions of cycling and the exchange cannot verify the impact on actual behaviour of participants. In addition, the British women looked at the Instagram posts only once and in the context of the interview, but as research on for example para-social relationships (Dekonick and Schmuck, 2022) shows, effects of these connections take time. Results of long-term exposure to this content therefore lie outside of the scope of this research and should be researched in further studies.

The comments of the British participants on the Instagram posts can serve as an introduction to female cycling role models online, but will have also been influenced by their impression of the context of the interview. Complete interviewer neutrality is seldomly possible, and participants will have assumed my personal stance on cycling (Aldred, 2012). For instance, the UK participants most likely identified me as a cyclist or pro-cycling, as I came from the high-cycling country Germany and presented an interest in their different cycling culture. This will have generated different results than if they spoke in an exclusively British context. Both groups were also aware of the interviews with women from the other country, as the objectives of the study were explained in the informed consent. Thus, their understanding of either belonging to a low- or high-cycling country will have influenced the results.

In addition, the UK interviews were not able to be held as full focus groups, which unfortunately did not enable interaction between more than two participants. As both pairs were friends, this paints a limited picture and did not offer interactions within a more diverse group of women. In Germany discussions were more lively, but as the groups were bigger, this could have also led to certain participants holding back opinions they perceived to be differing from the consensus. On a similar note, participants in both countries were white and educated to university level, or still studying. As Aldred (2012) points out, differences in class during the process of cycling identity building are stark, especially in the UK, with lower socioeconomic groups being stigmatised even more for cycling as it can reinforce stereotypes of 'poorness'. This research can thus not contribute to a socio-economic overview of cycling attitudes in low- and high-cycling countries. Notably, race is also a factor that awards these participants a certain privilege within the Western societies that they live and move in. Aspects of intersectionality could not be analysed in this research, but certainly impact parts of the British and German female population. As almost all participants cycled regularly in Germany, this research cannot

account for difference in cycling behaviour within the country. As mentioned before, strong pro-environmental attitudes marked the German group interactions, and produced different results than if conducted with other young women with other pre-existing environmental attitudes. Still, these participants provided valuable data on women who cycle regularly and offered lessons on what is needed to retain this level beyond adolescence.

In addition, while participants voiced their impressions of men's cycling, these are limited and were only drawn on in this research to understand the impact of perceived male behaviour on women. Actual behaviour of people identifying as male or their attitudes were neither the aim, nor part of the outcome of this research.

Future research should now focus on quantitative approaches to this topic to test differences on a larger scale, for instance through surveys with participants being shown different types of cycling imagery from social media. As one limitation is the degree of actual behaviour change, future studies could also accompany beginner (or non-)cyclists over a period of time that were either shown or not shown diverse content of (women) cycling on social media and verify their behaviour throughout their cycling journey. To support this, a general analysis of mobility and transport content on social media is still lacking and could offer a basis for future research into gender and mobility on social media.

As mentioned above, adolescent bicycle use is a strong predictor for continued cycling. This suggests further study of younger people below 18, especially as other impacts of their high social media usage have been successfully analysed before (Metcalf and Llewellyn, 2020; Allen *et al.*, 2014). Thus, studying content related to transport, that perhaps specifically young non-cyclists come across, would be valuable to determine current themes around cycling and general mobility prevailing in this age group.

Even though the gender cycling gap does not exist in numbers in Germany, during the research process of this thesis it became clear that attitudes and perceptions regarding gender and cycling are less researched in Germany (Bersch and Osswald, 2021) than English-speaking low-cycling countries. Such work could still contribute to the conversation around cycling and gender in Germany, however, and could potentially help with recommendations for policy-makers in low-cycling countries. In addition, this exact study would be interesting to be executed with people socialised as male to test the attitudes mentioned by female participants in this study and understand gendered norms around cycling on social media thoroughly from more angles.

6 CONCLUSION

To conclude, this research has implemented the exploratory method of focus groups and provided an answer on how female role models on social media can have an influence on young women's confidence. Social media use or content did not have a considerable effect on confidence to cycle with participants in Germany. Nonetheless, other important factors such as practicality and independence give insight into values that would be crucial to include in social media content to promote female cycling in low-cycling countries. In addition, the prevalent narrative around cycling as a male-dominated sport in the UK and on social media exists to a lesser extent in Germany. As this did not deter women from cycling in Germany, however, there are reasons to conclude that a more diverse depiction of transport cycling online could aid women in the UK as well. It is crucial to keep in mind that increasing confidence to cycle should not be placed within unrealistic expectations towards women's confident and empowered identities in general. Structural barriers on the road still exist, but acknowledging that while forming connections in digital social networks is the way forward.

Nevertheless, more quantitative and qualitative research is needed on the impact of social media content on transport behaviour, especially cycling. Gendered norms around cycling still exist in both countries and a continued conjunction in research between travel behaviour and theories on gender studies would be valuable. This could help design mobility options around cycling for various needs, that would benefit all genders long-term.

Main limitations of the study include a very short exposure of participants to the social media content in the UK, as well as strong pro-environmental attitudes with German participants. Nonetheless, the focus groups enabled a respectful and fruitful exchange, even if the British groups were smaller. Overall, the confidence of women to cycle will always be defined by prevalent norms, identity construction around transport cycling, and navigating the performativity of gender identity. Considering this, role models on social media can be a complimentary addition to other policy measures, especially when they foster connections within communities and increase perceived attainability of cycling.

7 REFERENCES

- AitBihiOuali, L. and Klingen, J. (2022) “Inclusive roads in NYC: Gender differences in responses to cycling infrastructure,” *Cities*, 127, p. 103719. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103719>.
- Aldred, R. (2012) ‘Incompetent or too competent? negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society’, *Mobilities*, 8(2), pp. 252–271. doi:10.1080/17450101.2012.696342.
- Aldred, R. and Dales, J. (2017) “Diversifying and normalising cycling in London, UK: An exploratory study on the influence of infrastructure,” *Journal of Transport and Health*, 4, pp. 348–362. doi:10.1016/j.jth.2016.11.002.
- Aldred, R. and Jungnickel, K. (2014) ‘Why culture matters for transport policy: The case of cycling in the UK’, *Journal of Transport Geography*, 34, pp. 78–87. doi:10.1016/j.jtrangeo.2013.11.004.
- Aldred, R., Woodcock, J. and Goodman, A. (2015) “Does more cycling mean more diversity in cycling?,” *Transport Reviews*, 36(1), pp. 28–44. doi:10.1080/01441647.2015.1014451.
- Alkan, N. (2016) ‘New trends in the representation of women in Contemporary Media Culture: A Critical Analysis of three women empowering advertising campaigns’, *Galatasaray Üniversitesi İletişim Dergisi*, 0(24), pp. 119–119. doi:10.16878/gsuilet.258974.
- Allen, K.A. *et al.* (2014) ‘Social media use and social connectedness in adolescents: The positives and the potential pitfalls’, *The Australian Educational and Developmental Psychologist*, 31(1), pp. 18–31. doi:10.1017/edp.2014.2.
- Barajas, J.M. (2018) “Supplemental infrastructure: How community networks and Immigrant Identity Influence Cycling,” *Transportation*, 47(3), pp. 1251–1274. doi:10.1007/s11116-018-9955-7.
- Bartle, C., Avineri, E. and Chatterjee, K. (2013) ‘Online information-sharing: A qualitative analysis of community, trust and social influence amongst commuter cyclists in the UK’, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16, pp. 60–72. doi:10.1016/j.trf.2012.08.013.
- Battiston, A. *et al.* (2023) ‘Revealing the determinants of gender inequality in urban cycling with large-scale data’, *EPJ Data Science*, 12(1). doi:10.1140/epjds/s13688-023-00385-7.
- Bauman, A.E. *et al.* (2018) ‘The emergence and characteristics of the Australian Mamil’, *Medical Journal of Australia*, 209(11), pp. 490–494. doi:10.5694/mja18.00841.
- Beecham, R. and Wood, J. (2013) ‘Exploring gendered cycling behaviours within a large-scale behavioural data-set’, *Transportation Planning and Technology*, 37(1), pp. 83–97. doi:10.1080/03081060.2013.844903.
- Bem, D.J. (1967) Self-perception: an alternative interpretation of cognitive dissonance phenomena. *Psychol. Rev.* 74, 183–200. doi:10.1037/h0024835. in Prati, G. *et al.* (2019) ‘Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists’, *Journal of Transport Geography*, 78, pp. 1–7. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.05.006.
- Bergman, N., Schwanen, T. and Sovacool, B.K. (2017) ‘Imagined people, behaviour and future mobility: Insights from visions of electric vehicles and car clubs in the United Kingdom’, *Transport Policy*, 59, pp. 165–173. doi:10.1016/j.tranpol.2017.07.016.

Bersch, A.-K.; Osswald, L. (2021) : An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität - Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?, IVP-Discussion Paper, No. 2021 (3), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin

Bloor, M. *et al.* (2001) *Focus Groups in Social Research*. London: SAGE Publications Ltd.

Boerman, S.C., Meijers, M.H. and Zwart, W. (2022) “The importance of influencer-message congruence when employing greenfluencers to promote pro-environmental behavior,” *Environmental Communication*, 16(7), pp. 920–941. doi:10.1080/17524032.2022.2115525.

Bonham, J. and Wilson, A. (2012) “Bicycling and the life course: The start-stop-start experiences of women cycling,” *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4), pp. 195–213. doi:10.1080/15568318.2011.585219.

Braun, V., & Clarke, V. (2012). Thematic analysis. in H. Cooper, P. M. Camic, D. L. Long, A. T. Panter, D. Rindskopf, & K. J. Sher (eds.), *APA handbook of research methods in psychology, Vol. 2. Research designs: Quantitative, qualitative, neuropsychological, and biological*. American Psychological Association. pp. 57–71. doi:10.1037/13620-004

Butler, J. (1990) *Gender trouble: Feminism and the subversion of identity*. New York: Routledge.

Cavill, N. and Watkins, F. (2007) ‘Cycling and health: An exploratory study of views about cycling in an area of North Liverpool, UK’, *Health Education*, 107(5), pp. 404–420. doi:10.1108/09654280710778556.

Corbin, J.M. and Strauss, A.L. (2015) *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory*. Los Angeles i pozostale: SAGE Publications.

Crenshaw, K. (1991) ‘Mapping the margins: Intersectionality, identity politics, and violence against women of color’, *Stanford Law Review*, 43(6), p. 1241. doi:10.2307/1229039.

Cubells, J., Miralles-Guasch, C. and Marquet, O. (2023) “Gendered travel behaviour in micromobility? travel speed and route choice through the lens of intersecting identities,” *Journal of Transport Geography*, 106, p. 103502. doi:10.1016/j.jtrangeo.2022.103502.

Cycling UK (2022) *100 Women in Cycling 2022 - Cycle Influencer*. Available at: https://www.cyclinguk.org/100women/2022?field_biography_category_value=cycle_influencer (Accessed: March 2023).

Dekoninck, H. and Schmuck, D. (2022) ‘The mobilizing power of influencers for pro-environmental behavior intentions and political participation’, *Environmental Communication*, 16(4), pp. 458–472. doi:10.1080/17524032.2022.2027801.

Department for Transport (2022) *Walking and cycling statistics, England: 2021, gov.uk*. Available at: <https://www.gov.uk/government/statistics/walking-and-cycling-statistics-england-2021/walking-and-cycling-statistics-england-2021> (Accessed: 01 June 2023).

Dickinson, J.E. *et al.* (2003) ‘Employer Travel Plans, cycling and gender: Will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK?’, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 8(1), pp. 53–67. doi:10.1016/s1361-9209(02)00018-4.

- Dixon, S. (2023) *UK Instagram users by age group 2023*, Statista. Available at: <https://www.statista.com/statistics/1018012/instagram-users-united-kingdom/> (Accessed: 20 June 2023).
- Djafarova, E. and Rushworth, C. (2017) ‘Exploring the credibility of online celebrities’ Instagram profiles in influencing the purchase decisions of young female users’, *Computers in Human Behavior*, 68, pp. 1–7. doi:10.1016/j.chb.2016.11.009.
- Dobson, A.S. (2015) ‘Chapter 2: Postfeminism, Girls and Young Women, and Digital Media’, in ‘*Critical studies in gender: Postfeminist digital cultures*’. New York, United States: Palgrave Macmillan, pp. 23–51.
- Emond, C.R., Tang, W. and Handy, S.L. (2009) ‘Explaining gender difference in bicycling behavior’, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2125(1), pp. 16–25. doi:10.3141/2125-03.
- Erlingsson, C. and Brysiewicz, P. (2017) ‘A hands-on guide to doing content analysis’, *African Journal of Emergency Medicine*, 7(3), pp. 93–99. doi:10.1016/j.afjem.2017.08.001.
- Ferrero-Regis, T. (2018) ‘Twenty-first century dandyism: Fancy lycra® on two wheels’, *Annals of Leisure Research*, 21(1), pp. 95–112. doi:10.1080/11745398.2017.1379028.
- Fevyer, D. and Aldred, R. (2022) ‘Rogue drivers, typical cyclists, and tragic pedestrians: A critical discourse analysis of media reporting of Fatal Road Traffic Collisions’, *Mobilities*, 17(6), pp. 759–779. doi:10.1080/17450101.2021.1981117.
- Frater, J. and Kingham, S. (2018) “Gender equity in health and the influence of intrapersonal factors on adolescent girls' decisions to bicycle to school,” *Journal of Transport Geography*, 71, pp. 130–138. doi:10.1016/j.jtrangeo.2018.07.011.
- Garrard, J., Handy, S., Dill, J. (2012) ‘Women and Cycling’, in Pucher, J.R., Buehler, R. (ed.) *City Cycling*. Cambridge, MA., MIT Press. pp. 211-234.
- Gill, R. and Orgad, S. (2017) ‘Confidence culture and the remaking of feminism’, *New Formations*, 91(91), pp. 16–34. doi:10.3898/newf:91.01.2017.
- Goel, R. *et al.* (2021) ‘Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: Levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far?’, *Transport Reviews*, 42(1), pp. 58–81. doi:10.1080/01441647.2021.1915898.
- Goel, R. *et al.* (2023) ‘Gender differences in active travel in major cities across the world’, *Transportation*, 50(2), pp. 733–749. doi:10.1007/s11116-021-10259-4.
- Graystone, M., Mitra, R. and Hess, P.M. (2022) ‘Gendered perceptions of cycling safety and on-street bicycle infrastructure: Bridging the gap’, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 105, p. 103237. doi:10.1016/j.trd.2022.103237.
- Grudgings, N. *et al.* (2018) “Why don’t more women cycle? an analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales,” *Journal of Transport and Health*, 10, pp. 272–283. doi:10.1016/j.jth.2018.07.004.
- Heesch, K.C., Sahlqvist, S. and Garrard, J. (2012) ‘Gender differences in recreational and Transport Cycling: A cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints’, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9(1), p. 106. doi:10.1186/1479-5868-9-106.

Heim LaFrombois, M.E. (2019) '(Re)producing and challenging gender in and through Urban Space: Women Bicyclists' experiences in Chicago', *Gender, Place and Culture*, 26(5), pp. 659–679. doi:10.1080/0966369x.2018.1555142.

Hermanda, A., Sumarwan, U. and Tinaprillia, N. (2019) 'The effect of social media influencer on brand image, self-concept, and purchase intention', *Journal of Consumer Sciences*, 4(2), pp. 76–89. doi:10.29244/jcs.4.2.76-89.

Hoyt, C.L. and Simon, S. (2011) 'Female Leaders: Injurious or Inspiring Role Models for Women?', *Psychology of Women Quarterly*, 35(1), pp. 143–157. doi:10.1177/0361684310385216.

Keizer, K. and Schultz, P.W. (2018) 'Social norms and pro-environmental behaviour', *Environmental Psychology*, pp. 179–188. doi:10.1002/9781119241072.ch18.

Kenyon, S. (2011) 'Transport and social exclusion: Access to higher education in the UK policy context', *Journal of Transport Geography*, 19(4), pp. 763–771. doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.09.005.

Knoll, B. (2017) 'Gender and Mobilität. Herausforderungen und Grenzen beim Messen des Unterwegs-Seins von Menschen aus einer Gender-Perspektive', in Wroblewski, A. et al. (ed.), *Gleichstellung Messbar Machen: Grundlagen und Anwendungen von Gender- und Gleichstellungsindikatoren*. Wiesbaden: Springer VS, pp. 129–148.

Knupfer, H., Neureiter, A. and Matthes, J. (2023) "From Social Media Diet to public riot? engagement with 'Greenfluencers' and Young Social Media Users' environmental activism," *Computers in Human Behavior*, 139, p. 107527. doi:10.1016/j.chb.2022.107527.

Koch, W. (2022) 'Ergebnisse der ARD/ZDF-Onlinestudie 2022 - Reichweiten von Social-Media-Plattformen und Messengern'. ARD/ZDF-Forschungskommission. Available at: https://www.ard-zdf-onlinestudie.de/files/2022/2210_Koch.pdf (Accessed: 02 July 2023)

Koskela, H. (1997) "'Bold walk and breakings": Women's spatial confidence versus fear of violence', *Gender, Place and Culture*, 4(3), pp. 301–320. doi:10.1080/09663699725369.

Kwon, K.H., Shao, C. and Nah, S. (2020) 'Localized social media and civic life: Motivations, trust, and civic participation in local community contexts', *Journal of Information Technology and Politics*, 18(1), pp. 55–69. doi:10.1080/19331681.2020.1805086.

Lamb, W.F. et al. (2021) 'A review of trends and drivers of greenhouse gas emissions by sector from 1990 to 2018', *Environmental Research Letters*, 16(7), p. 073005. doi:10.1088/1748-9326/abee4e.

Lamont, M. and Ross, A.S. (2019) 'Deconstructing embedded meaning within cyclists' instagram discourse: #fromwhereiride', *Annals of Leisure Research*, 23(3), pp. 339–363. doi:10.1080/11745398.2019.1614467.

Landesamt für Statistik Niedersachsen (2023) *Bevölkerung nach Geschlecht; Fläche, Bevölkerungsdichte (Gemeinde)* Available at: <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp> (Accessed: 01 June 2023).

Lee, J.A. and Eastin, M.S. (2020) 'I like what she's #endorsing: The impact of female social media influencers' perceived sincerity, consumer envy, and product type', *Journal of Interactive Advertising*, 20(1), pp. 76–91. doi:10.1080/15252019.2020.1737849.

Litchfield, C. and Kavanagh, E. (2018) 'Twitter, Team GB and the Australian Olympic Team: Representations of gender in social media spaces', *Sport in Society*, 22(7), pp. 1148–1164. doi:10.1080/17430437.2018.1504775.

Lockwood, P. and Kunda, Z. (1997) "Superstars and me: Predicting the impact of role models on the self.," *Journal of Personality and Social Psychology*, 73(1), pp. 91–103. Available at: <https://doi.org/10.1037/0022-3514.73.1.91>.

Lockwood, P., Jordan, C.H. and Kunda, Z. (2002) "Motivation by positive or negative role models: Regulatory focus determines who will best inspire us.," *Journal of Personality and Social Psychology*, 83(4), pp. 854–864. doi:10.1037/0022-3514.83.4.854.

Lorenc, T. *et al.* (2008) 'Attitudes to walking and cycling among children, young people and parents: A systematic review', *Journal of Epidemiology and Community Health*, 62(10), pp. 852–857. doi:10.1136/jech.2007.070250.

Lou, C. and Kim, H.K. (2019) 'Fancying the new rich and famous? Explicating the roles of influencer content, credibility, and parental mediation in adolescents' parasocial relationship, materialism, and purchase intentions,' *Frontiers in Psychology*, 10. Available at: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.02567>.

Lou, C. and Yuan, S. (2019) "Influencer marketing: How message value and credibility affect consumer trust of branded content on social media," *Journal of Interactive Advertising*, 19(1), pp. 58–73. doi:10.1080/15252019.2018.1533501.

Metcalf, S.N. and Llewellyn, A. (2020) "“It's Just the Thing You Do”: Physical and digital fields, and the flow of capital for young people's gendered identity negotiation', *Journal of Adolescent Research*, 35(1), pp. 84–110. doi:10.1177/0743558419883359.

Ng, W.-S. and Acker, A. (2018) "Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies," *International Transport Forum Discussion Papers* [Preprint]. doi:10.1787/eaf64f94-en.

Ofcom (2022) *Online Nation - 2022 Report*. Available at: https://www.ofcom.org.uk/__data/assets/pdf_file/0023/238361/online-nation-2022-report.pdf (Accessed: 26 June 2023).

Office for National Statistics (2023) *How life has changed in Canterbury: Census 2021*. Available at: <https://www.ons.gov.uk/visualisations/censusareachanges/E07000106/#:~:text=The%20population%20reached%20nearly%20160%2C000andtext=In%202021%2C%20Canterbury%20was%20home,areas%20at%20the%20last%20census>. (Accessed: 01 June 2023).

Onwuegbuzie, A.J. *et al.* (2009) 'A qualitative framework for collecting and analyzing data in Focus Group Research', *International Journal of Qualitative Methods*, 8(3), pp. 1–21. doi:10.1177/160940690900800301.

Prati, G. (2018) 'Gender equality and women's participation in Transport Cycling', *Journal of Transport Geography*, 66, pp. 369–375. doi:10.1016/j.jtrangeo.2017.11.003.

Prati, G. *et al.* (2019) 'Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists', *Journal of Transport Geography*, 78, pp. 1–7. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.05.006.

Primerano, F. *et al.* (2007) 'Defining and understanding trip chaining behaviour', *Transportation*, 35(1), pp. 55–72. doi:10.1007/s11116-007-9134-8.

Pucher, J. and Buehler, R. (2008) 'Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany', *Transport Reviews*, 28(4), pp. 495–528. doi:10.1080/01441640701806612.

Pucher, J. and Dijkstra, L. (2003) 'Promoting safe walking and cycling to improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany', *American Journal of Public Health*, 93(9), pp. 1509–1516. doi:10.2105/ajph.93.9.1509.

Rahman, M. and Sciara, G.-C. (2022) 'Travel attitudes, the built environment and travel behavior relationships: Causal insights from social psychology theories', *Transport Policy*, 123, pp. 44–54. doi:10.1016/j.tranpol.2022.04.012.

Ravensbergen, L. (2020) "‘I wouldn't take the risk of the attention, you know? just a Lone Girl biking’": Examining the gendered and classed embodied experiences of cycling', *Social and Cultural Geography*, 23(5), pp. 678–696. doi:10.1080/14649365.2020.1806344.

Ravensbergen, L., Buliung, R. and Laliberté, N. (2019) 'Toward feminist geographies of cycling', *Geography Compass*. doi:10.1111/gec3.12461.

Ringrose, J. and Lawrence, E. (2018) 'Remixing misandry, manspreading, and Dick Pics: Networked feminist humour on Tumblr', *Feminist Media Studies*, 18(4), pp. 686–704. doi:10.1080/14680777.2018.1450351.

Russell, M. *et al.* (2021) 'Pedalling towards equity: Exploring women's cycling in a New Zealand city', *Journal of Transport Geography*, 91, p. 102987. doi:10.1016/j.jtrangeo.2021.102987.

Sayagh, D. and Dusong, C. (2021) "What forms of socialization lead women to stop cycling during adolescence?," *International Review for the Sociology of Sport*, 57(5), pp. 777–797. doi:10.1177/10126902211029622.

Schmassmann, A., Baehler, D. and Rérat, P. (2023) 'The contrasted evolution of cycling during youth. Determinants of bicycle ownership and use', *International Journal of Sustainable Transportation*, pp. 1–12. doi:10.1080/15568318.2023.2223139.

Schwedes, O. *et al.* (2018) *Kleiner Begriffskanon - Der Mobilitätsforschung - 2. Auflage*. Discussion Paper. Technische Universität Berlin. Available at: https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf

Sheldon, P. and Bryant, K. (2016) 'Instagram: Motives for its use and relationship to narcissism and contextual age', *Computers in Human Behavior*, 58, pp. 89–97. doi:10.1016/j.chb.2015.12.059.

Shifman, L. and Lemish, D. (2010) 'Between feminism and fun(ny)mism: Analysing gender in popular internet humour', *Information, Communication & Society*, 13(6), pp. 870–891. doi:10.1080/13691180903490560.

Steinbach, R. *et al.* (2011) 'Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices', *Social Science and Medicine*, 72(7), pp. 1123–1130. doi:10.1016/j.socscimed.2011.01.033.

Sustainable Development Commission, (2011) *Fairness in a Car-dependent Society*. Available at: <https://research-repository.st-andrews.ac.uk/bitstream/handle/10023/2290/sdc-2011-car-fairness.pdf>

- Tajfel, H. *et al.* (1971) 'Social categorization and intergroup behaviour', *European Journal of Social Psychology*, 1(2), pp. 149–178. doi:10.1002/ejsp.2420010202.
- Tiggemann, M. and Anderberg, I. (2019) 'Social media is not real: The effect of "instagram vs reality" images on women's social comparison and Body Image', *New Media and Society*, 22(12), pp. 2183–2199. doi:10.1177/1461444819888720.
- Toffoletti, K. and Thorpe, H. (2018) 'Female athletes' self-representation on social media: A feminist analysis of neoliberal marketing strategies in "Economies of visibility"', *Feminism and Psychology*, 28(1), pp. 11–31. doi:10.1177/0959353517726705.
- Trafimow, D. *et al.* (2002) 'Evidence that perceived behavioural control is a multidimensional construct: Perceived control and perceived difficulty', *British Journal of Social Psychology*, 41(1), pp. 101–121. doi:10.1348/014466602165081.
- Vallée, J. *et al.* (2022) *Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2021/2022: Alltagsmobilität und Fahrleistung*. Karlsruhe: Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Available at: https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_21_22.pdf
- Wardlaw, M.J. (2014) 'History, risk, infrastructure: Perspectives on bicycling in the Netherlands and the UK', *Journal of Transport & Health*, 1(4), pp. 243–250. doi:10.1016/j.jth.2014.09.015.
- Yıldırım, S. (2021) "Do green women influencers spur sustainable consumption patterns? Descriptive evidences from Social Media Influencers," *Ecofeminism and Climate Change*, 2(4), pp. 198–210. doi:10.1108/efcc-02-2021-0003.

PICTURE REFERENCES

Picture 1: Cycling Weekly (2017) Available at: <https://www.cyclingweekly.com/news/latest-news/quad-bike-gritters-deployed-keep-londons-cycle-routes-ice-free-307138> (Accessed: 05 March 2023)

Picture 2: GGA Photography (2022) Available at: <https://momentummag.com/fancy-women-bike-ride-celebrates-10-glorious-years/> (Accessed: 05 March 2023)

Picture 3: Getty Images (2016) Available at: <https://www.stylebook.de/special/darum-ist-fahrradfahren-so-gesund> (Accessed: 05 March 2023)

Picture 4: JoyRiders (2021) Available at: <https://www.bigissue.com/life/health/bike-week-why-dont-uk-women-cycle/> (Accessed: 05 March 2023)

INSTAGRAM REFERENCES

Post 1: Larriengton-Spencer, H. (2023). [Twitter] Available at: www.twitter.com/tricyclemayor (Accessed: 20 March 2023)

Post 2: Omar, K. (2023) Posted March 9. [Instagram] Available at: <https://www.instagram.com/p/CpkvW1oME2b/> (Accessed: 20 March 2023)

Post 3: Mountford, R. (2022) Posted December 22. [Instagram] Available at: <https://www.instagram.com/p/CmeWc-uN3Qc/> (Accessed: 20 March 2023)

Post 4: Heley, A. (2020) Posted September 22. [Instagram] Available at: https://www.instagram.com/p/CFc7dkXHhxy/?img_index=2 (Accessed 20 March 2023)

Post 5: Thatcher, A. (2019) Posted June 22. [Instagram] Available at: <https://www.instagram.com/p/BzAaLxNnb5c/> (Accessed: 20 March 2023)

Post 6: Sykes, I. (2022) Posted October 8. [Instagram] Available at: <https://www.instagram.com/p/CjdoL1PMr18/> (Accessed: 20 March 2023)

APPENDIX

RESULTS FROM THE PRE-SURVEY	2
INTERVIEW GUIDE UK	4
INTERVIEW GUIDE GERMANY	5
INFORMED CONSENT.....	6
PICTURES SHOWN IN OPENING EXERCISE	7
INSTAGRAM POSTS SHOWN.....	8
TRANSCRIPTS GERMANY	9
Transkript 1 – Focus Group 1 – Germany – 14.03.23.....	9
Transkript 2 – Focus Group 2 – Germany – 17.03.23.....	31
TRANSCRIPTS UNITED KINGDOM	54
Transkript 3 – Focus Group 3 – UK – 07.04.2023.....	54
Transkript 4 – Focus Group 4 – UK – 20.04.2023.....	70
EIGENSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG	

RESULTS FROM THE PRE-SURVEY

Table 1. Participant characteristics in Germany (pre-survey results)

		N=8	%
Gender	Female	7	87,5
	Non-binary	1	12,5
Place of Residence	Lüneburg	7	87,5
	Hamburg	1	12,5
Age	21	1	12,5
	22	4	50
	23	3	37,5
Ethnicity	White	8	100
Frequency cycling	Once a day or more	4	50
	Every second day	1	12,5
	Once a week	3	37,5
Confidence in own abilities	Very confident	6	75
	Quite confident	2	25
Confidence in environment	Very confident	2	25
	Quite Confident	4	50
	Neither confident nor unconfident	1	12,5
	Quite unconfident	1	12,5
Social Media Use	Between 1-3 hours a day	4	50
	Less than an hour a day	2	25
	Less than once a week	1	12,5
	Never	1	12,5
Contact with Cycling Influencers	Yes, I follow some	2	25
	Have not come across that	5	62,5
	I don't use social media	1	12,5

Table 2. Participant characteristics United Kingdom (pre-survey results)

		N=4	%
Gender	female	4	100
Place of Residence	Canterbury	2	50
	Deal	1	25
	Dover	1	25
Age	22	1	25
	24	1	25
	27	1	25
	29	1	25
Ethnicity	White	4	100
Frequency cycling	Every second day	1	25
	Once a month	1	25
	Once a year	2	50
Confidence in own abilities	Quite confident	3	75
	Quite unconfident	1	25
Confidence in environment	Quite confident	1	25
	Quite unconfident	1	25
	Very unconfident	2	50
Social Media Use	Between 1-3 hours a day	3	75
	Less than an hour a day	1	25
Contact with Cycling Influencers	Have not come across that	4	100

INTERVIEW GUIDE UK

- Do you know how to ride a bike? Do you remember how you learned to ride a bike?
- Who cycles in your family? Does your mother (know how to) ride a bike?
- Do many people around you regularly cycle? Who? Do you know any women that cycle? How much do you currently cycle?
- Have you ever cycled more at some point in your life? Why? What would be reasons for you to stop or start?
- Is cycling something "cool" in your environment, around your friends?
- How do you pay attention to who rides a bike around where you live?
- Can you compare your relationship to cycling with that of men around you? Are there differences?
- Have you ever had the impression that women "just don't cycle"?
- When you ride a bike, how easy do you find it to take up space, e.g. in contrast to cars, or is it more of a deterrent, how do you act when there are potential conflicts? Do you think it takes certain characteristics like assertiveness, etc. to ride a bike as a woman?
- Do you feel more vulnerable on a bike than with other modes of transport? Not necessarily in relation to road safety, but also visibility e.g. in front of men, potential cat calling comments etc.?
- Has your choice of clothing ever stopped you from riding a bike?
- How does it feel different to ride bikes with other women? Have you ever done it? Does that feel safer or better than with men? Worse?
- What is your impression of how cycling is conveyed in the media in the UK? Have you noticed anything in particular?
- Do you have role models in mind when you think about riding a bike? People who inspire you? Or negative examples that hold you back?
- Do you know of any accounts on social media that post about women riding bikes?

INTERVIEW GUIDE GERMANY

- erinnert ihr euch daran wie ihr Fahrrad fahren gelernt habt?
- Wer fährt in eurer Familie Fahrrad? Führt eure Mutter Fahrrad?
- Fahren viele Leute in eurem Umfeld Fahrrad? Wer? Wie achtet ihr darauf wer an eurem Wohnort Fahrrad fährt?
- Ist Fahrrad fahren etwas „Cooles“ in eurem Umfeld?
- Wenn ihr viel Fahrrad fahrt, habt ihr irgendwann mal aufgehört Fahrrad zu fahren? Warum? Was wären Gründe für euch irgendwann aufzuhören bzw. anzufangen?
- Könnt ihr eure Beziehung zum Fahrrad fahren mit der von Männern in eurem Umfeld vergleichen? Gibt es da Unterschiede?
- Habt ihr jemals den Eindruck gehabt, dass Frauen sowas wie Fahrrad fahren „einfach nicht machen“?
- Wenn ihr Fahrrad fahrt, wie einfach fällt es euch, Platz einzunehmen, z.B. im Gegenzug zu Autos oder schreckt euch das eher ab, wie agiert ihr wenn es potentielle Konflikte gibt? Glaubt ihr es benötigt bestimmte Merkmale wie Durchsetzungsvermögen, etc. um als Frau Fahrrad zu fahren?
- Habt ihr euch auf dem Fahrrad schon einmal verwundbarer oder angreifbarer gefühlt als mit anderen Verkehrsmitteln? Nicht nur in Bezug auf Sicherheit im Straßenverkehr, aber die Sichtbarkeit z.B. vor Männern, potentielle blöde Kommentare etc.
- Hat euch schon einmal eure Kleidungswahl vom Fahrrad fahren abgehalten?
- Inwiefern fühlt es sich anders an, mit anderen Frauen Fahrrad zu fahren als mit Männern?
- Was ist euer Eindruck wie Fahrrad fahren in den Medien in Deutschland dargestellt wird? Ist euch da etwas besonders aufgefallen?
- Habt ihr Vorbilder im Kopf, wenn ihr ans Fahrrad fahren denkt? Menschen, die euch inspirieren? Oder negative Vorbilder, die euch abhalten?
- Kennt ihr Accounts auf Social Media, die als Frauen über das Fahrrad fahren posten? Wie nehmt ihr diese wahr?

INFORMED CONSENT

Information on the study

As part of the bachelor thesis on the topic: Influence of role models on social media towards young women's confidence to cycle as a possible means of transport in the UK vs Germany, focus groups in both countries are carried out. The aim is to better understand cultural and sociological differences in the mobility behavior of women in the two countries, especially with regard to bicycles. This research can help make sustainable modes of transport accessible to all population groups, especially in countries where gender disparities currently exist. In both Germany and the UK, women aged between 18 and 30 are invited to take part in group interviews to share their understanding of bicycles as a mode of transport. The group interview lasts a maximum of 1 hour and 30 minutes. A preliminary survey on demographic characteristics, as well as self-confidence with regard to cycling, serve to understand the participants in their social context.

Informed consent

Participation in this study is voluntary and can be withdrawn at any time without consequences, before, during and after the interviews. I was informed in advance and able to ask any questions about the aims of the study. I understand that I may skip any questions that I do not wish to answer. I am aware that anything said in the group interview is confidential and I respect the other participant's anonymity outside of the interview. The group interview will be recorded as an audio file for transcription purposes. However, nothing will be linked to me personally in any way.

I have taken note of this and agree. Date, Name, Signature

Data protection declaration

The participants have the right to have their data deleted at any time. The data collected in the context of the group interviews and the pre-survey in the form of a questionnaire, are completely anonymized. The data will be deleted once the bachelor thesis has been completed, but at the latest after the statutory retention period has expired.

I have taken note of this and agree. Date, Name, Signature

PICTURES SHOWN IN OPENING EXERCISE



Picture 1



Picture 2



Picture 3 (close to actual picture used)



Picture 2

INSTAGRAM POSTS SHOWN

Hoping to spread a bit of my cycling joy 🌞



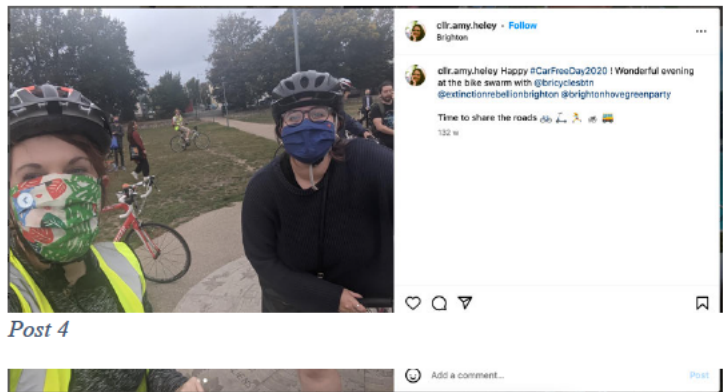
Post 1



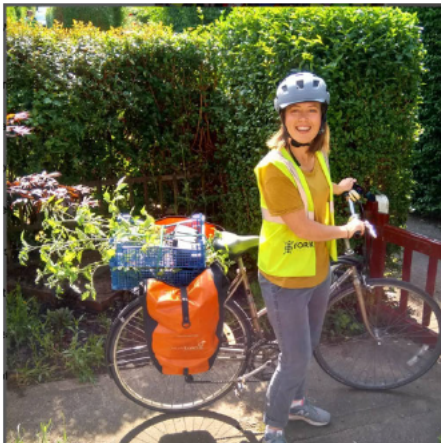
Post 2



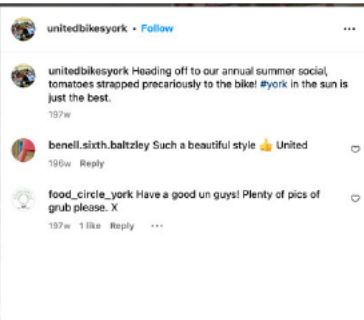
Post 3



Post 4



Post 5



Post 6

TRANSCRIPTS GERMANY

TRANSKRIPT 1 – FOCUS GROUP 1 – GERMANY – 14.03.23

R: Ich habe dann zwei Bilder mitgebracht, die ihr euch einmal ankucken könnt. Ihr könnt euch das angucken und einfach drüber quatschen, was euch so auffällt. #00:00:26-7#

P1: Right of the bat, diese Leute sehen sehr happy aus. Also die ganzen Männer sind so. #00:00:30-7#

P2: Ja, stimmt.

P3: So ernst. #00:00:34-6#

P2: Sieht bisschen aus wie vielleicht so `ne Fahrraddemo oder so (lacht). #00:00:37-7#

P3: Hmmhm.

P4: Ich sehe hier eine fröhliche Damengruppen. #00:00:41-0#

P2: Die sind richtig cute.

P2: Das könnte vielleicht so eine, so eine Tour sein. Ne? #00:00:57-3#

P4: Ja das ist bestimmt so eine. Sieht aus wie eine Veranstaltung im Sommer und da sind alle locker angezogen.

P1: Alle die gleichen Fahrräder. Warscheinlich irgendwas-- #00:01:07-2#

P3: Ja, stimmt. Oder Leifahräder. #00:01:10-6#

P1: --Oder?

P4: Ja, hier so Leihfahräder.

P3: Ja, nicht alle, aber ja, schon. #00:01:12-9#

P4: Die haben hier vier, haben das gleiche Fahrrad. #00:01:14-7#

P1: Ja. [...] Ja, auf jeden Fall sind die nicht so. Also ich glaube, der Fokus bei denen liegt nicht so auf dem Fahrradfahren wie bei denen. Wenn man sich die Ausrüstung anguckt und die Kleidung. #00:01:24-1#

P3: Ja, stimmt.

P4: Hier haben wir auf jeden Fall Safety first. [lacht] Mit Warnwesten und den Helmen da oben, da hat keiner Helm auf. #00:01:30-3#

P1: Nee.

P4: Hier haben alle n Helm auf. #00:01:37-4#

P2: Ja.

P1: Dafür haben sie Hüte auf. #00:01:39-5#

P2: Ja. [lacht] Das sieht richtig spaßig aus.

P3: Ich find das da unten find ich, sieht da ein bisschen unsicher aus. Und es ist auch mitten im Straßenverkehr. Und das ist ja gefühlt, auf einem so ganz kurzen Weg. #00:01:50-2#

P2: Hmm. [zustimmend]

P1: Ich hab auch direkt Stress mit diesen kurzen Kleidern. #00:01:54#

P2: Ja! [alle lachen]

P1: Second Hand Stress mit diesem. #00:01:56-0#

P2: Das sieht aus als wäre das vielleicht irgendwie Amsterdam oder so oder irgend so eine Fahrradstadt. Da fahren die immer mit so Hollandrädern [...] sind ganz aufgeregt. #00:02:04-7#

P4: Und hier ja, einmal in der Stadt und einmal in der Natur. #00:02:09-3#

P1: [...] Tendenziell Stadt. Da ist C&A im Hintergrund. #00:02:16-4#

P2: Schleichwerbung. [lachen] #00:02:20-0#

R: Würdet ihr dir tendenziell eher sagen, dass es zwei getrennte Gruppen sind und die auch in unterschiedlichen Kontexten zueinander unterwegs sind? #00:02:29-0#

P1: Ja, ja.

P3: Also meinst du jetzt die zwei oder die zwei? #00:02:33-4#

[unverständlich]

P3: Ich finde, das ist eher so praktisch-

P2: Ja!

P3: Ausgerichtet mit den Helmen und so und den Warnwesten. So als würde man irgendwie. Also entweder ist richtig vorsichtig einfach oder man ist einfach im Stadtverkehr unterwegs und macht das jetzt nicht zum Spaß, sondern einfach nur um nach A, nach B zu kommen Und hier und da, das ist noch viel mehr ein Spaßfaktor vielmehr bei dem oberen Bild. #00:02:54-7#

P1: Ja.

P2: Ja, das stimmt.

R: [...] Dann können wir ja mal mit den Fragen einsteigen. Ihr könnt die Fragen auch gerne einmal aufblättern. #00:03:06-9#

P2: Also sind es dieselben?

R: Ja, das sind dieselben. Aber ihr könnt auch gerne mit der ersten Frage anfangen, ob ihr euch daran erinnert, wie ihr gelernt habt Fahrradfahren. Wer euch das beigebracht hat, oder [...] ja. #00:03:21-0#

P4: Meine Oma und mein Nachbar. [alle lachen] #00:03:26-9#

P1: Ne, bei mir war es mein Vater. #00:03:28-3#

P3: Mir auch. Ich glaub ich habe das Fahrrad bekommen, bevor ich Fahrradfahren konnte. Und dann war das so mein Anreiz. Dann Fahrradfahren und so, und dann haben wir immer von der Straße, auf dem Bürgersteig vor dem Haus und immer hin und her gefahren. Auch mit Stützrädern. Am Anfang. #00:03:42-9#

P1: Siehst du Stützräder habe ich nicht bekommen. Mein Vater hat gesagt, das macht unsicher, wenn man das hat, weil man das dann immer wieder abmachen muss [alle lachen]. #00:03:50-0#

P4: Ja mein Nachbar hat immer am hinten am Gepäckträger festgehalten und sagt, er hält fest, aber hat dann nicht mehr [alle lachen]. #00:03:58-0#

P2: Oh, wild.

[unverständlich]

P1 zu P2: Und bei dir, dein Vater?

P2: Ja, Mein Vater bei meinen Großeltern. Ich weiß gar nicht, ob meine Großeltern so involviert waren. Mein Vater fährt auch sehr gern Fahrrad und das war immer so ein großes Ding bei uns in der Family. Ich hatte, zuerst hatte ich so ein Fahrrad, wo man so drauf steht und dann tritt man nur so, wisst ihr? Diese kleinen Holzdinge? #00:04:20-9#

P1: Laufrad?

P2: Ja, Laufrad.

P3: Ja, das hat ich auch. Und meine Mutter meint, das hätte sehr geholfen hat, um aufs Fahrrad umzusteigen. Weil du schon so ein bisschen lernst, Balance zu finden. #00:04:28-9#

P2: Ja, das kann sein.

P3: Und das dann einfacher ist mit dem Fahrrad zu fahren.

P2: Ja.

P3: Bestimmt. Hat was gebracht, vielleicht.

R: Wisst ihr noch wie alt ihr wart?

P2: Nee.

P3: Vier?

P4: Vier, fünf?

P1: Ich glaube, ich war fünf. Ich glaube, es war das Jahr, wo ich Vorschule im Kindergarten hatte. So connected. Und vorher halt Laufrad. #00:04:46-9#

R: Ihr habt eben schon erwähnt das, also bei dir ist es dein Vater der viel Fahrrad fährt und so. Könnt ihr euch an irgendwelche Erinnerungen oder Sachen erinnern, die jetzt zum Beispiel Fahrrad und Familie verbinden? Also wer bei euch in der Familie Fahrrad fährt zum Beispiel oder? #00:05:04-7#

P4: Ja, also meine Oma, die hatte nie einen Führerschein. Die hat alles auf dem Fahrrad gemacht. Das war immer so, egal wo die hin ist, das mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln. [unverständlich]. Und mein Opa auch. Da wurde immer so erzählt: Ja, der ist

früher durch ganz Hannover von seinem, von seiner Arbeit, hat dann meinem Bruder mit dem Fahrrad abgeholt vom Kindergarten. Also der Teil mütterlicherseits sehr viel. #00:05:30-1#

P1: Und meine Familie. Mehr so im Urlaub, als wenn wir zum Beispiel bei meinen Großeltern waren. Das sind wir immer mit dem Fahrrad nach Polen übergefahren oder so. Aber bei uns, da wo ich aufgewachsen bin, ist es halt sehr bergig. Also wenn ich mit dem Fahrrad irgendwo außerhalb von dem Dorf, wo ich gewohnt habe, hätte hinfahren wollen, hätte ich halt erst mal nur 100 Meter Berg runter und den nächsten wieder hoch gemusst. Dann haben wir das auch hier nie gemacht, also niemals irgendwo so hinzufahren. Praktisch gesehen. Aber viel im Urlaub. Das fühlt sich für mich immer an wie Urlaub. Gefühlt. #00:06:00-0#

P3: Ja bei mir also alle Eltern, also beide Elternteile, bei mir auch. Also mein Vater, ich glaube mein Vater auch immer zu Arbeit, immer gefahren, auch n paar, also relativ lang. Also eine halbe bis 3/4 Stunde und aber er war glaube ich eher so, das war für ihn auch eine sportliche Komponente mehr und ist dann auch hat auch in mir immer so Fahrradtour gemacht oder wir auch als Familie. Aber meine Mutter ist – fährt halt alles mit Fahrrad, fährt eigentlich, läuft nie zu Fuß, fährt immer Fahrrad, aber mag halt nicht so gern so Touren oder so, sondern eher so im praktischen Alltag halt um schneller halt irgendwo hin zu kommen und so, und da fährt sie ja super gern Fahrrad und viel auch, glaube ich, weil sie auch nicht so gern Auto fährt. Also ich glaub, dass das auch damit zusammenhängt, und es auch relativ gut möglich ist bei uns. #00:06:38-6#

P1: Mein Vater liebt Autofahren. Der würde niemals irgendwo mit dem Fahrrad hinfahren. [alle lachen] Aber so im Urlaub, okay, ne? Aber nicht nicht irgendwo praktisch gesehen. #00:06:50-0#

P4: Ja, mein Vater macht das nur, wenn er in eine Kneipe geht und dann was trinken will. [alle lachen] Dann nimmt er das Fahrrad. Aber sonst... Fährt der auch Auto. (...) #00:07:09-1#

P2: Also meine Familie ist immer sehr viel Fahrrad gefahren, hatten auch mega lang kein Auto. Wir haben auch immer noch kein Auto eigentlich. Mein Vater hat jetzt eins. [...] Aber ähm ja, ich kann mich auch ganz konkret daran erinnern, so zu Corona Zeiten, dass wir dann. Da war ja so eine Phase, wo alle dann so meinten ja komm, wir machen jetzt richtig viel mit der Familie, wir gehen ganz viel wandern und so dies, das. Dann haben wir dann immer so Fahrrad Touren, ich und meine Brüder und meine Mutter in der Gegend gemacht. Das war richtig schön. #00:07:33#

P1: Obwohl bei euch auch am Berg ist. #00:07:39-9#

P2: Ja, immer.

P1: Diesen Berg hoch gefahren. #00:07:41-0#

P2: Aber wenn man den nicht hochgefahren ist, dann hat, wurden wir faul genannt von meinen Eltern. Also die waren da ganz, den mussten wir schon hochfahren als wir sechs waren. [lacht] #00:07:47-8#

P4: Da hab ich mich schon immer geärgert zum Tennis gefahren bin und man muss über eine Umgehungsstraße, über eine Brücke. [lachen] Das war mir schon immer zu viel. #00:07:56-2#

P1: Ja, ich bin dann später zu meinem Pflegepferd gefahren, da musste ich halt ein Dorf weiter. Das war auch echt immer hart. Also mit dem Auto, dauert das auch original sechs Minuten dahin. Und dann bin ich immer mit dem Fahrrad dahin, immer so 20 Minuten gebraucht, weil dieser Berg hoch so unglaublich anstrengend war. Du musst so zehn Minuten lang, so steil, berghoch fahren. #00:08:10-8#

P2 [lacht]

R: Habt ihr das teilweise dann gemacht, weil es die einzige Möglichkeit war? #00:08:15-9#

P3: Ja also da wäre kein Bus hingefahren, da nach Kleinhurden. Das war nicht so direkt von Heiligenhaus nach Kleinhurden. Genau manchmal hat mein Vater mich auch gefahren aber ich war ja zwei, drei mal die Woche da und dann. Genau. #00:08:28-8#

R: Ihr könnt euch gern die Fragen mal durchlesen, was ihr so interessant findet. #00:08:36-4#

P1: Wer fährt in meinem Umfeld viel Fahrrad...[Name P2] fährt viel Fahrrad! #00:08:41-1#

P2: [lacht]

P1: In meinem Umfeld.

R: ja, ihr könnt auch gerne ein bisschen darüber reden, wie viel ihr gerade so Fahrrad fahrt.

[unverständlich] #00:08:48-8#

P4: Ja, gerade fahre ich nicht so viel, weil ich ja hier direkt am Campus wohne. Gut, der weiteste Weg ist es dann von meinem Wohnheim zu Gebäude 14. [lacht] #00:09:01-7#

P2: Mh, ja das ist schon hart. [lacht]

P4: Fahr ich aber manchmal auch mit dem Fahrrad. [lacht] Aber ansonsten fahr ich total wenig. Aber als ich in Münster studiert habe, das ja so eine Fahrradstadt, da bin ich überall hin. Na gut, ich hatte diese Regel: Alles was weiter als 15 Minuten ist, fahre ich mit dem Bus, aber ich bin überall in 15 Minuten hingekommen. Das heißt, ich bin da immer Fahrrad gefahren. #00:09:20-3#

P2: Nice. Ich musste letztens mein Fahrrad in der Werkstatt abgeben. Das hat richtig wehgetan. [alle lachen] Jetzt habe ich es heute wieder. Ich habe mich so gefreut. Ich habe mich so gefreut, als hätte ich Ellie [Hund] das erste Mal seit einer Woche wieder gesehen. #00:09:32-6#

P1: Ich fahre nicht so viel Fahrrad, mein Fahrrad hat auch gerade einen Platten. Und ich bin jetzt auch ein bisschen sauer auf mein Fahrrad, weil ich letztens damit halt irgendwo hin musste. Und dann hat das halt einen Platten bekommen und ließ sich auch nicht mehr aufpumpen, weil der Reifen halt kaputt war. Da musste ich mit so einem komplett platten Reifen, so eine halbe Stunde Fahrrad fahren, das war gar nicht gut. Deshalb steht das jetzt, weil ich sauer bin. [alle lachen] Aber ich war ab und an halt ganz gerne mal Stadtrad, weil das mega praktisch ist. Vor allem so Lüneburg, wenn Busse nicht mehr fahren. Ich bin ja jetzt nach Hamburg gezogen. Ich glaube da ich weiß nicht, ob ich da viel mit meinem eigenen Fahrrad los fahren werde. Aber da gibt es ja auch Stadträder, die schon ganz praktisch sind. Aber wenn ich die Wahl hätte, Bus oder Fahrrad zu fahren, würde ich eher Bus fahren. #00:10:08-9#

P3: Ich bin glaube ich auch, also ich- Ich fahr halt auch aus dem Grund, dass ich da am Campus wohne nicht so viel Fahrrad im so Alltäglichen, aber ich würde schon sagen, relativ viel immer noch aus dem Grund, dass ich dann halt, wenn ich mal zu anderen Leuten, also Leuten die eher in der Nähe der Stadt wohne oder in die Stadt muss oder so, dann nehme ich halt immer das Fahrrad. Weil, also eigentlich nur, wenn es ganz, ganz, ganz schlechtes Wetter ist und ich so gar keine Lust habe, dann nehm ich manchmal den Bus. Aber eigentlich, ich fahre halt einfach nicht so gern Bus und ich fand Fahrrad immer irgendwie- Man ist so ein bisschen freier, man kann gehen und kommen, wann man will, man muss nicht- Man ist nicht darauf abhängig, welcher Bus kommt und wann man geht und so. Irgendwie. Also finde ich es auch immer ganz schön. Und manchmal denke ich mir auch, wenn ich jetzt immer nur, wenn ich an einem Tag einfach nur zur Bib gegangen bin und dann wieder zurück. Ich habe mich einfach null bewegt und andere haben halt immer noch den Fahrradweg hier hin und zurück und das finde ich manchmal so, dass ich denke das ist eigentlich auch irgendwie ganz schön, das im Alltag irgendwie einzubauen, sich immer ein bisschen irgendwie zu bewegen, ohne dass man es so richtig merkt, sag ich mal. #00:10:58-0#

P4: Ja, das fehlt mir hier auch so ein bisschen. Früher in Münster, da morgens mit dem Fahrrad die 5 bis 7 Minuten zur Uni, da hatte ich schon mal frische Luft einmal durchgepustet. Hier bin ich noch in meinem Bett Move. Geh dann irgendwie kurz zur Uni rüber und schlafe dann da so weiter. [alle lachen] #00:11:12-3#

P1: Gar nicht aufgewacht. #00:11:14-6#

P4: Ja. Aber ich weiß, was du meinst mit der Flexibilität. Deshalb mag ich das mit den Stadträdern auch so gerne. Man kann, wenn man will, so eine Tour mit dem Bus fahren, aber zurück, wenn dann keiner kommt, einfach das Stadtrad nehmen. #00:11:25-7#

P1: Ja, das stimmt.

P2: [...] Ist Fahrrad etwas Cooles in eurem Umfeld? Findet ihr Fahrrad fahren cool? #00:11:41-5#

P1: I mean, also. Ich finde es praktisch. Es ist halt nicht-- kein Thema, was mich sehr begeistert, so als würde ich sagen: Boah cool- Fahrrad! Weiste? Also...Ähm. Also manchmal laufe ich

auch einfach 40 Minuten, anstatt 15 Minuten Fahrrad zu fahren. Weiß ich nicht warum.
#00:11:55-3#

P3: Krass.

P1: Aber ich sehe schon, dass es ein schöner Vibe ist. Und ich sehe auch gerade so im Sommer, wenn so Leute mit dem Fahrrad irgendwohin fahren, so zum See oder so. Aber halt immer mehr wenn, das in so ein Gesamtkonzept reinpasst. So Fahrradfahren an sich habe ich keine große positive Connection zu. Sondern eher so, wenn das in so einem Gesamtkonzept passt.

#00:12:20-1#

R: Also die Frage ist ja bezogen auf, ob es so etwas Cooles ist im Umfeld. Hast du dich schon mal so gefühlt, als ob du irgendwie nicht dazu gehörst, wenn in Lüneburg viele Leute Fahrrad fahren? #00:12:41-1#

P1: Also ich merke schon, dass andere Leute deutlich mehr Passion haben für Fahrrad fahren als ich und dass alle immer so sind: Oh mein Gott, lass mit dem Fahrrad fahren. Ich bin immer so, ich gehe zu Fuß. #00:12:48-8#

P2 [lacht]

P1: Ich treffe euch eine Stunde später. Wirklich, ich habe keine Lust. [lacht] Also ich merke schon, dass das was Unterschiedliches ist. Ich fühle mich dann aber nicht ausgeschlossen, sondern es ist einfach eine unterschiedliche Sache. Aber man merkt es auf jeden Fall, weil viele Leute sehr viel lieber Fahrrad fahren als ich. #00:13:01-3#

P4: Für mich ist das was Praktisches. Nicht was Cooles. [zustimmende Laute] Also klar, man kann coole Fahrräder haben. Das schon, aber an sich ist das was Praktisches. #00:13:12-1#

P3: Ich habe es irgendwie nie so hinterfragt, weil das irgendwie. Ich bin da halt mit aufgewachsen. Man macht es halt, wenn es geht mit dem Fahrrad, weil es ist einfach praktischer, man ist unabhängiger usw. Aber irgendwie hatte ich auch nie. Also ich habe, wenn ich Leute in meinem Umfeld habe, die nicht Fahrrad fahren, dann fällt mir das auf, weil ich es so normal finde, dass so viele Leute in meinem Umfeld Fahrrad fahren, einfach weil man kein Auto hat. Und dann, wie gesagt, unabhängiger sein will. Ich glaube, es sind sehr viele junge Leute, so Freundeskreis und so, der irgendwie sehr, wo sehr viele Fahrrad fahren, aber auch so, so familiär glaube ich einfach super viele sind, die dann einfach das gerne machen. So also als Hobby auch teilweise sogar haben. Ich erinnere mich jetzt nur an die- ich erinnere mich nicht an Leute die Fahrrad fahren, sondern die, die es nicht tun, weil das fällt mir dann auf eher. #00:13:53-8#

P1: [zu P2] Und bei dir so? [lacht] #00:13:58-0#

P2: [lacht] Ich bin- also ich bin halt sehr stark mit diesem Fahrrad. Also mein Vater hat so 16 Fahrräder oder so, der hat mir auch so alle Fahrräder, die ich habe, hat er mir geschenkt. Der hat dann immer geguckt, dass die gut eingestellt sind und so, also ich bin einfach sehr damit aufgewachsen. Ich bin so stolz auf mein Fahrrad, jetzt, ich finde das so cool. [lacht] Ja, ist schon nice. #00:14:16-6#

P1: Es ist schon auch ein gutes Fahrrad. #00:14:18-8#

P2: Ja.

P1: So ein Rennrad. #00:14:20-3#

P3: Ohhh.

P2: So ein altes von Ebay Kleinanzeigen. #00:14:23-4#

P1: Aber sieht aus, als wäre der Sattel sehr unbequem. Muss schon sagen. #00:14:27-5#

P3: So ein kleiner?

P2: Ja, genau. Der Sattel ist halt so [...] knallhart. [lacht] #00:14:32-2#

P4: Ich hab grad so ein Fahrrad aus den 70er mit Ledersattel. Da ist so eine Feder. Ich schwebe— #00:14:37-0#

P2: Boah...

P4: über Kopfsteinpflaster. [alle lachen] #00:14:40-0#

P2: Oh, wie cool.

R: (...) Vielleicht passt zu der Frage ja auch, wenn ihr viel Fahrrad fahrt bzw. nicht, ob es irgendwann mal anders war und was die Gründe dafür waren? Also ob ihr euch erinnern könnt, dass ihr einmal mehr Fahrrad gefahren seid oder weniger Fahrrad gefahren seid. Also du hast ja schon gesagt in Münster mit den kurzen Wegen und so. #00:15:03-4#

P4: Ja, in Münster bin ich total viel Fahrrad gefahren, einfach jeden Tag, weil es auch einfach so eine Fahrradstadt ist. Also Lüneburg- im Vergleich zu Münster ist es hier noch recht wenig, was die Leute fahren, finde ich. Und da gehört es einfach dazu, dass man überall mit dem Fahrrad hinfährt. Aber zu Schulzeiten, die Schule war zwei Dörfer weiter. Ja mal zum Tennis oder so, aber ansonsten nur vielleicht mal eine kleine Radtour oder so was. Und hier jetzt ja auch wieder weniger, weil es nicht so notwendig ist. #00:15:30-7#

P1: Ja, also ich bin in der Grundschule und so schon mehr gefahren. Das war jetzt so innerhalb vom Dorf bei uns. Ähm und [...] als wir dann. Wir sind dann nach Helsinki gezogen und da waren halt einerseits die öffentlichen Verkehrsmittel einfach super, super gut von der Anbindung her und andererseits bin ich auch direkt in der ersten Woche, die ich da war, gestürzt habe, und hab mir den Arm gebrochen und konnte dann auch nicht mehr Geige spielen. Das ist immer noch so ein Rest-ding von mir. Ich fahr nicht so gern, auch so Kantsteine oder so auf so Laub. Weil also, das ist im Wald passiert. Ich bin so auf so Laub, so weggerutscht. Ich bin immer so um... nicht hinfallen. #00:16:02-4#

P3: [...] Ja ich glaube, ich würde sagen, jetzt fahr ich fast am wenigstens. In der Schulzeit halt immer zur Schule und zurück. Das war ja schon zweimal und dann bin ich noch zu Hobbies, auch eigentlich immer mit dem Fahrrad. Und als ich mein Freiwilliges Ökologisches Jahr hatte, da gab, da gab es halt keine Anbindung zu dem, also, dem Ort wo ich gewohnt habe und da, wo mein, das Nationalparkhaus war, wo ich mein FÖJ gemacht hab. Da gibt es einfach keine Verbindung, das heißt, ich musste Fahrrad nehmen und das heißt, da bin ich immer beim Fahrrad fahren, bei strömendem Regen, bei Schnee, bei allem eigentlich, weil also ich laufe auch nicht so gern. Muss ich dazu sagen. Ich fahr halt lieber alles mit dem Fahrrad, weil es einfach schneller geht. Sonst hätte ich da, glaube ich auch, nicht halbe Stunde, vielleicht 35-40 Minuten hinlaufen können. Aber das ist glaub ich schon so ein Ding, dass ich denke, es ist irgendwie ja, es ist einfach, da bin ich halt, da habe ich das dauernd gemacht und gar nicht mehr so hinterfragt. Einfach öfter als hier jetzt, wo ich direkt wohne an der Uni. #00:16:56-1#

P1: Ich glaube, ich fahre jetzt sogar noch weniger Fahrrad, weil mein Hund permanent bei mir ist und weil das mit ihr immer noch so ein bisschen komplizierter. Also sie kann mit Fahrrad fahren, aber so in der Stadt ist es halt schwierig, weil man viel abbiegen muss. Also wenn ich nur geradeaus fahren müsste, irgendwo an so einer Landstraße lang, dann wär das nicht so ein Ding. Aber das muss ich ja mal organisieren, dass der Hund ordentlich neben mir läuft und auch nicht vor irgendwelche anderen Fahrräder läuft. Bitte. Deshalb Ja, ja. #00:17:21-9#

P3: Ja, stimmt.

P2: Ich hab's gemerkt als ich im Ausland war, war es ein sehr drastischer Unterschied. Ich war in Spanien, da bin ich dann gar nicht gefahren, weil da ist wirklich niemand Fahrrad gefahren. Und dann in Dublin bin ich ein bisschen mehr gefahren, aber da hab ich mich so viel unsicherer gefühlt. Also die Straßen waren überhaupt nicht für Fahrradverkehr gemacht und es ist auch niemand Fahrrad gefahren. Die haben dann immer alle geguckt, wenn ich gesagt habe: ‚ich bin jetzt mit dem Fahrrad hier‘. [lacht] Es war einfach so komplett anders. #00:17:53-1#

R: Aber du hast es trotzdem gemacht?

P2: Ja, ja. Ich habe mir eins ausgeliehen. Von Verwandten da. Das war ganz praktisch.

P3: Das ist voll der gute Punkt. Ist bei mir auch, dass ich auch im Ausland in Norwegen war. Bin einfach auch so gut wie gar nicht Fahrrad gefahren. Ähm, also ich weiß auch von gar keinem Menschen, der das gemacht hat dort und wenn ich die Stadt gefahren, habe ich immer den Bus genommen. Es war sowieso zu weit fürs Fahrrad gewesen und die Uni war auch wieder fußläufig und und es war noch die meiste Zeit, die ich da war, war einfach Eis und Schnee. Die Bedingungen war nicht optimal. #00:18:19-9#

P1: Da braucht man n Fahrrad mit Spikes am Reifen. [alle lachen] #00:18:21-4#

P3: Genau, das muss man haben. Ich hatte auch- ich war ja auch nur ein halbes Jahr da, wollte mir auch kein Fahrrad holen und so. Also ein paar Leute hatten so ein Fahrrad gefunden und repariert und das habe ich dann manchmal ausgeliehen, wenn ich irgendwo hin, mal n Tour machen wollte oder so, aber das war gar kein Thema da. Ich habe es aber auch vermisst, glaube ich so ein bisschen. Also ich habe es schon ein bisschen vermisst Fahrrad zu fahren, was irgendwie auch ein schönes Gefühl ist. Weiß nicht, kann es gar nicht beschreiben, aber irgendwie ist es so ein Freiheitsgefühl und so schnell von da nach da zu kommen und das habe ich dann da halt nicht so gehabt. #00:18:48-0#

P1: (...) Im Anschluss daran, wenn ihr überlegt- also achtet ihr darauf, wie fahrradfreundlich ein Ort ist, bevor man da hinzieht? Das find ich ne ganz interesting Frage, weil, würde ich nicht-würde ich nicht drüber nachdenken, bevor ich irgendwo hinziehe. Würd mir glaub ich nicht einfallen. #00:19:06-1#

P4: Nein, darüber nachdenken würde ich auch nicht. Aber es hängt- also das beeinflusst dann schon, die Gegebenheiten vor Ort beeinflussen dann auch meinen Fahrradfahr-Verhalten. Also hier ist es schon ganz gut ausgebaut. Aber ich muss jetzt wieder Münster anführen. Das ist einfach alles ein bisschen besser. Und in Hannover finde ich das alles überhaupt nicht so schön oder auf dem Dorf so. Also ich würde, ich achte da nicht drauf, aber es ist doch, es beeinflusst mein Verhalten schon, wie oft ich fahre. #00:19:34-9#

P3: (...) Ich glaube, ich würde nicht darauf achten, jetzt wie insgesamt die Stadt fahrradfreundlich ist oder nicht. Sondern eher, wenn ich zum Beispiel jetzt irgendwohin ziehe, wie der Weg von Zuhause zur Arbeit wäre oder sowas. Weil ich glaube, wenn der Weg halt wieder wie das von Entfernung ist, sowieso und ob ich das machen will mit dem Fahrrad und wie das dann ist, ob es dann keine Ahnung an so einer Riesenstraße die ganze Zeit lang ist oder ob es dann-- da würd ich schon darauf achten, aber nicht so auf so eine allgemeine Fahrradfreundlichkeit. Obwohl mir das glaub ich wichtig ist, aber ich glaube, es wäre jetzt nicht so ein Kriterium, was mir jetzt als erstes einfallen würde, wenn ich an eine Stadt denke oder wenn ich überlege, ob ich dahin hinziehen sollte. #00:20:08-4#

P2: Ja, same, glaub ich. [Zu P1] Und bei dir? #00:20:11-7#

P1: Ne, also ich glaub ich würd da nicht drauf achten. Das beeinflusst dann, ob ich Fahrrad fahre oder nicht. Aber ich würde da vorher nicht drüber nachdenken und ich würde glaub ich auch vorher nicht nach Wegen gucken. Ich guck halt immer, wie die Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind, aber Fahrrad ist immer eher so second choice für mich also. #00:20:27-8#

R: (...) P2, du hast ja schon gesagt, dass dein Vater unglaublich viel Fahrrad fährt.

P2: Unglaublich. Unglaublich viel. [alle lachen] #00:20:42-0#

R: Aber eine Frage wäre, ob ihr eure Beziehung zum Fahrrad mit Männern in eurem Umfeld vergleicht und ob ihr da irgendwie Unterschiede oder Ähnlichkeiten seht. Ob ihr da auch schon mal drüber nachgedacht habt oder noch nie drüber nachgedacht habt. #00:21:02-7#

P1: Mein Bruder fährt sehr viel Fahrrad, auch so als Sport. Ähm, und er fährt also auch oft so nachts dann zurück. Aber I guess in Lüneburg fand ich es auch immer nicht so schwierig, so nachts zurück zu fahren. In Hamburg ist irgendwie noch mal so ein bisschen anders, weil bisschen größer und ich fühle mich dann tatsächlich irgendwie in der U-Bahn oder erstmal ein bisschen sicherer. Und er fährt dann teilweise irgendwie so durch die Pampa oder durch den Wald, so um 3:00 nachts. [P2 lacht] Ich bin so gut, kannst du machen. Ich würde meinen Standort teilen. Aber ja. #00:21:31-7#

P3: Ich glaube, auch bei mir ist es so, dass mein Bruder hat, ist ganz lange Rennrad gefahren. Mein Papa hat es auch immer mit zum Weg zur Arbeit, wie gesagt, aber dann halt auch mit Touren verbunden und meine Mutter halt so gar nicht. Für sie war es einfach ein Fortbewegungsmittel wie jetzt alles andere auch so, aber was sie halt bevorzugt, weil sie damit flexibler ist und es eigentlich ganz praktisch ist alles. Und ich glaube, ich bin, ich habe auch keine Schwester oder so was, aber ich glaube, ich bin die erste weibliche Person in meinem Umfeld, also in meiner Familie, die es auch mit Sport verbindet. Also ich habe auch noch ein zweites Fahrrad und mache mit meinem Papa immer einmal im Jahr so eine Tour und so. Und

das war davor eher immer mein Bruder und mein Papa und ich war auch ganz lange gar nicht so dabei in Anführungszeichen. Ich hab mich dann später erst dafür interessiert und das dann angefangen, mit meinem Papa so einmal im Jahr so eine Fahrradtour zu machen. So eine Woche, genau. #00:22:30-2#

P2: Ja, bei mir war es tatsächlich irgendwie so ein bisschen ähnlich, das so zwischen meinem Vater und meinen Brüdern so eine engere Fahrradbond entstanden ist. Aus gar keinem richtigen Grund eigentlich. Also die hatten immer bessere Fahrräder als ich, aber das lag nur daran, dass ich mein Fahrrad immer gut gepflegt habe und die haben ihre halt alle zwei Jahre entweder kaputt gemacht oder die wurden irgendwie geklaut oder so. Also haben die immer neue Fahrräder gekriegt. Ich habe seit 20 Jahren, nicht 20. Okay, das ist ein bisschen übertrieben. Ähm. [alle lachen] Ja, und da war es dann auch so, dass mir irgendwann aufgefallen ist, dass mein Vater mit meinem älteren Bruder - der ist aber jünger als ich - so Fahrradtouren gemacht hat und so und ich war halt irgendwie nie so dabei. Ja, keine Ahnung. Aber ja. Das stimmt schon. Ist mir gerade erst so aufgefallen. #00:23:04-4#

P4: Ich überleg grad, was ich darauf antworten soll. Dadurch, dass mein Vater nicht so viel Fahrrad fährt und seit, keine Ahnung, 30 Jahren das gleiche Fahrrad fährt und auch nicht so ein gut-. Mein Bruder, der hat irgendwie sechs, sieben Fahrräder und hat da so ein totales Bohei drum gemacht, als er sein auf seine Körpermaße abgestimmtes Rennrad bestellt hat. [andere lachen] Und dann noch sein Mountainbike, wo er dann immer wohin auch immer mitfahren wollte. [...] So, aber ansonsten? Nee, ich hatte jetzt auch viele Fahrräder in den letzten Jahren, aber die wurden mir geklaut oder was auch immer, deswegen. Das waren auch so Second Hand Dinger von Ebay Kleinanzeigen. Aber das, was ihr mit euren Brüdern sagt-- Ich habe einen guten Freund, der und sein Bruder, die haben beide auch ein Rennrad und der Vater fährt halt auch selber viel Rennrad. Die machen auch immer so Fahrradurlaube, aber die Schwester und die Mutter, ich glaube, die sind da gar nicht so mit dabei. Also bei denen ist das auch so. #00:23:53-8#

P1: Wobei ich sagen muss, dass meine ältere Schwester auch ein gutes Fahrrad hat. Und auch, also sie ist insgesamt einfach sehr, sehr sportlich unterwegs und auch Fahrrad fährt, aber nicht so allein. Also die würde glaube ich dann eher quasi mit ihrem Freund zusammen fahren, aber nicht so-- also mein Bruder fährt teilweise, also eine Zeit lang ist er auch immer morgens so anderthalb Stunden einfach so zur Arbeit mit dem Rad gefahren und ist da angekommen, so mega verschwitzt, musste da erstmal duschen. [lacht] Nur so [...] Warum? [alle lachen] Tust du dir das an? Aber da Radfahren voll toll findet. Mein Vater wiederum, der fährt ja gar kein Fahrrad. Fährt ja nur Auto. #00:24:24-0#

P4: (liest Frage vor) Habt ihr jemals den Eindruck gehabt, dass Frauen so was wie Fahrrad fahren, „einfach nicht machen“? – Nö. #00:24:34-4#

P2: So aus Prinzip, meinst du? #00:24:37-7#

R: Vielleicht, dass irgendjemand in eurem Umfeld mal sowas gesagt hat, weil es gibt ja andere Sachen, wo es so Stereotypen gibt. #00:24:43-8#

P1: Also ich habe schon von Leuten gehört, dass es unpraktisch ist. Wenn man-- also so aus dem Kreise von meiner Mutter zum Beispiel-- würde niemand Fahrrad fahren, weil die das dann zu anstrengend finden, weil wenn man damit zur Arbeit fährt, dass man dann irgendwie geschwitzt sein könnte oder so was. Dann sowas irgendwie gefühlt, also zumindest aus meiner Erfahrung, die Männer dann auch weniger gejuckt hat oder, dass sie dann eine Helmfrisur haben oder so. Aber also aus dem Umfeld von meiner Mutter habe ich das halt viel gehört, weil manche Lehrerinnen dann quasi zu der Schule-- alles sehr dorfing--[mit dem Fahrrad] gefahren sind und dann aber auch immer gesagt haben: Ach, es ist so schwierig als Frau, dann habe ich meine Haare geföhnt und dann habe ich Helmfrisur hinterher. Und ich habe niemals, niemals ein Mann sagen hören: Och nee, jetzt habe ich Helmfrisur an meinem Arbeitsplatz, das ist ja voll kacke. #00:25:25-4#

P2: Ja, stimmt.

P4: Stimmt, stimmt.

P2: Auch so, diese ganze Problematik mit Röcken und Kleidern und so. Und dass das immer so unpraktisch ist. Und einfach so manche Fahrräder, damit kann man nicht mit nem Rock fahren. So ein Rennrad. Da ist ja das Ding dann, ja. #00:25:38-0#

P1: Ja, auch Männer und Frauen Fahrräder. #00:25:39-2#

P2: Ja, genau.

P1: Also habe ich zumindest immer so gelernt, dass das so ist und das dann halt nicht-- Und ich habe dann nämlich irgendwann ein Fahrrad bekommen und ich wollte kein Frauenfahrrad. Das war eine richtige Diskussion, dass ich da nicht mit dem Kleid drauf kann. So lass mich doch, ich will, ich wollte so ein cooles Fahrrad mit so vielen Gängen. #00:25:53-8#

P2: Ja. [lacht]

R: Hast du es dann bekommen?

P1: Ja, ich hab's schon bekommen. #00:25:57-2#

P4: Das hatte ich aber auch. Da wollten mir meine Großeltern ein neues Fahrrad kaufen und ich wollte so ein Mountainbike-artiges und hatte das so mit meinem Opa und meinem Vater angeguckt und die waren eigentlich: Ja, okay, kriegste-- vielleicht ein bisschen klein, aber ansonsten. Und dann hat mein Opa, die haben dann Fernsehen geguckt und in der Werbung kam dann so ein Fahrrad und der hat dann meiner Oma gezeigt, dass ich so ein Fahrrad haben möchte. Die so: Nein, das geht doch nicht. Das ist eine Jungs-Fahrrad. Und dann habe ich das Fahrrad nicht bekommen. Dann musste ich ein anderes nehmen. #00:26:24-3#

P1: Ja. Na, meine Mutter war nämlich auch der Meinung, dass es unpraktisch wäre, wenn man Röcke und Kleider tragen möchte. Aber ich war so: Ich kann ja auch-- also entweder krieg ich das halt hin oder ich zieh eine Hose an, wenn ich Fahrrad fahren will. Wäre ja auch möglich und da haben wir sie quais outweighed auch, ich mit meinem Vater zusammen. Aber die Bedenken waren auf jeden Fall da. Das schon. #00:26:41-5#

P2: Das ist uns ja auch hier direkt bei dem Bild aufgefallen, dass sie ein Kleid anhaben, dass das unpraktisch irgendwie. #00:26:47-7#

P1: Ja.

P2: Aussicht. #00:26:49-0#

P4: Aber das war jetzt mit dem Fahrrad, war väterlicherseits. Mütterlicherseits die Oma, die so viel ihr ganzes Leben lang nur Fahrrad gefahren ist. Da sagt meine Mutter immer, egal was für ein Wetter war, egal wie hoch die Pumps waren, rauf aufs Fahrrad und los. [alle lachen] Manchmal war da vollkommen Glatteis. Egal, hauptsache los. #00:27:05-1#

R: Ja, ich wollte gerade fragen, ob das die gleiche Oma war.

P4: Nee, das war die andere. #00:27:09-0#

P1: Ja, ich meine, ich fahre auch mit den kürzesten Kleider Fahrrad. Ich ziehe einfach nur ne Shorts drunter und damit man sich nicht ganz so unsafe fühlt. Aber ich bin immer direkt gestresst für andere Leute. Wo ich mir so denke, hat sie auch ne Shorts unter. [alle lachen] Da mach ich mir so, ich mach mir so ein bisschen Sorgen um sie einfach. #00:27:21-9#

P2: Ja, das habe ich aber schon öfters gehört, dass man also-- ich habe halt sehr hohe Schuhe teilweise und mit denen fahre ich halt auch ganz normal Fahrrad. Das geht halt easy. Du bist ja nur vorne auf dem Fuß, auf dem Fahrrad. #00:27:33-6#

P3: Da kann man sich auch so dran festhalten, find ich immer.

P2: Ja, genau, ja!

P1: Geht eigentlich besser als Autofahren.

P2: Und dann sagen die immer: Das geht doch gar nicht. #00:27:37-2#

P1: Also eigentlich besser als Autofahren mit den hohen Schuhen. #00:27:39-0#

P3: Ja, ja, stimmt. #00:27:40-1#

P3: Ich find das irgendwie auch so eine Generationssache, glaub ich, mein Opa. Also die Generation von meinem Opa. Also ich weiß nicht. In dem Kontext haben wir mal drüber geredet, war das halt gar nicht üblich, dass Frauen Fahrrad fahren. Also es war klar, dass Männer Fahrrad fahren und mein Opa hat auch ganz, der kam auch, also da so aus Pommern, aus einem ganz, ganz kleinen Ort. Und da war das dann eine richtige Errungenschaft, erst mal

ein Fahrrad zu haben, dann zum nächsten Dorf, nicht zu Fuß drei Stunden zu laufen, was weiß ich. Und das ist irgendwie noch mal—Also für uns ist es ja fast normal, dass jeder ein Fahrrad hat. Wenn mal jemand kein Fahrrad hat, ist das ja so: Hä, warum hast du kein Fahrrad? Wie fährst du denn hin? Und das war ein totales Ding, dass die dann irgendwann mal ein Fahrrad hatten und dann, da er dann zu seiner Arbeit nicht so lange laufen musste, sondern da einfach, einfach hinfahren konnte. Aber ich glaube da, weil es da ja auch noch viel mehr-- also eigentlich immer Frauen auch Kleider getragen haben und das ja heutzutage nicht mehr so dieses-- in den meisten Fällen ja nicht mehr so ist, dass Frauen nur noch Kleider, nur Kleider tragen und Männer nur Hosen. So, das ist ja, dann bricht das ja so ein bisschen auf, aber das war für ihn glaube ich und meine Mutter dann, dass sie dann Fahrrad fahren durfte oder einfach so gemacht hat, weil es dann ein bisschen Diskussion gab oder so, aber ich glaube, das war kein Thema. Dass das irgendwie voll, das voll das große Ding für meinen Opa glaub ich war. Und für mich jetzt so, keine Ahnung meine Eltern haben jetzt nicht unterschieden, ob ich jetzt ein Fahrrad kriege, oder mein Bruder oder so, das war gar kein Unterschied. [unverständlich] Aber die Helmfrisuren. die kenne ich auch. [alle lachen] Deshalb sagt meine Mutter immer, dass sie kein Helm trägt, weil das ja ganz schlimm ist, wenn sie dann ihre Haare, wenn sie den dann absetzt und so ja, ich führ dann immer Diskussionen, weil ich musste immer früher einen Helm tragen und sie musste nicht und das fand ich-- [unverständlich]. #00:29:06-1#

P1: Ja, auch dass das so spezifisch so eine Sorge ist, damit dann auf die Arbeit zu gehen also quasi da reinzugehen mit ner Helmfrisur bis zum Badezimmer, um das dann zu fixen. Also dass das schon so ein großer concern ist, das war, fand ich wild. #00:29:17-3#

P3: So einen Spiegel auspacken [...] im Fahrradkeller. [alle lachen] #00:29:21-3#

P1: So draußen, weil die Leute sehen einen ja dann direkt. #00:29:23-1#

P3: Ich würd' einfach den Helm auf lassen. [alle lachen] #00:29:24-5#

P1: Und mit dem Helm nach drinnen gehen. #00:29:27-2#

P4: Aber wieder die Selbstwahrnehmung von Frauen. Also meine Mutter hat immer erzählt, ihr einer Arbeitskollege, der ist mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren und saß dann da den ganzen Vormittag durchgeschwitzt. [Zustimmung] Also ich glaube Frauen hätten da ein größeres Problem mit da drinnen so rumzusitzen und sich der Arbeitsöffentlichkeit zu präsentieren. #00:29:43-9#

P1: Ja, ja, das stimmt.

P2: Ja. Aber auch wenn Leute ihren Helm anlassen. Einfach so.. So, aber da sieht man wenige Frauen. #00:29:54-8#

[gestrichen auf Anfrage der Teilnehmenden]

P3: Vielleicht passt es aber dann auch zu diesem Öko Klischee einfach.

P1: Ja, das stimmt.

P3: Ich glaube das ist auch nochmal ein ganz großer Punkt dabei. Also ich denke, dass es irgendwie viele Leute die so ökologisch interessiert sind oder so in die Richtung sich—also die fahren ja auch viele Fahrrad. Und dann erwartet man auch eher, dass die dann vielleicht mit ihrer Regenjacke und dann mit dem Helm da irgendwie in den Supermarkt gehen oder im Bioladen essen. #00:30:51-7#

P1: Ja, ja das stimmt.

P2: Ja.

P3: Also so einfach das komplette Klischee.

P4: Ah, da kann ich so als Gegenbeispiel zu so Klischee Öko Fahrradfahren. Meine Lateinprofessorin in Münster, die war immer perfekt frisiert, immer sehr gut angezogen, aber selbst die ist mit nem Hollandrad durch Münster geradelt. #00:31:05-1#

[alle lachen]

[unverständlich]

P1: Aber einfach so diese Sorge darum, dass man direkt, wenn man irgendwo ankommt, so auf sein Aussehen geprüft wird. Also [...] Ich will ja auch nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Hätte ich auch Angst, dass irgendwo ein Schweißfleck ist oder irgendwas. Und das würde mich

auch direkt sehr stressen, obwohl es natürlich einen nicht stressen muss. Aber so irgendwo aus dem Unterbewusstsein heraus, ist da auf jeden Fall der Anspruch, dass es gar keinen Fall passieren darf. #00:31:32-2#

P2: Ja.

P3: Wobei mein Papa da auch manchmal mit gestruggelt hat und hat dann immer gesagt, er hat manchmal dann noch ein T-Shirt zum Wechseln mitgenommen [Zustimmung], und dann angekommen ist und dann bei der Arbeit, weil er das irgendwie auch doof fand, dass du dann fertig bist. Aber du kannst es ja auch nicht ändern, du kannst auch nicht langsamer, also nicht viel langsamer fahren. [unverständlich] halt immer, wenn du dich bewegst. So und das war dann glaub ich schon manchmal—weil er ist halt auch Lehrer und wenn du dann direkt von der Klasse stehst, ist halt auch ein bisschen kacke, so richtig verschwitzt, richtig fertig aussiehst. Da so direkt vor der Klasse stehst, direkt in der ersten Stunde oder so und ich glaube, das war für ihn auch schon so ein Thema. Aber mal das Thema mit der Helmfrisur zum Beispiel. Das war einfach nicht. #00:32:08-1#

P4: [liest Frage vor] Einen Platz einzunehmen. Was heißt Platz einzunehmen? #00:32:15-0#

P1: [...] Na also, dass man nicht immer so ausweicht und so auf Seite geht. #00:32:23-1#

P3: Ich will immer denken, ich mach das lieber, bevor ich angemacht werde. Ich glaube einfach so zu meinen eigenen Schutz. Bin ich ganz oft so: Aaah! Ich glaube, ich bin auch-- ich bin jetzt nicht so eine mega vorsichtige Fahrradfahrerin. Dann teilweise, weil ich das Gefühl habe, ich fühl mich manchmal vielleicht zu sicher auf dem Fahrrad, wenn ich da so schnell irgendwo vorbeisneake. Und man sich dann denkt: Oh Gott, das war ich vielleicht nicht so gut-- #00:32:45-1#

P1: Ja. [Zustimmung]

P3: --aber dann einfach schnell weiter fahre. Aber ich habe immer eher das Gefühl-- also ich habe von zu Hause auch immer so mitbekommen: So, pass bitte auf, als Fahrradfahrer. Du bist immer schwächer als das Auto, letztendlich, so. #00:32:52-5#

P1: Ja, doch auch auf jeden Fall. Ich bin an sich eine sehr defensive Fahrradfahrerin. Wenn ich mal schlechte Laune habe, fahre ich auch einfach mal irgendwo rüber und bin so: Fahr mich halt um! [P2 lacht] Aber normalerweise bin ich immer eher, eher dazu geneigt, Platz zu machen. Vor allem mit Autos, aber auch mit anderen Fahrradfahrern, will ich halt nicht, dass die in mich reinfahren. [...] Und ist ja auch irgendwie immer-- Ich weiß nicht, ob ihr auch immer so Horrorgeschichten gehört habt, aber vielleicht ist es auch eine Dorfgeschichte, dass halt immer so zwei oder drei Fahrradunfälle sind halt passiert, durch meine Kindheit quasi, von so Leuten und man kannte die natürlich auch alle und dann immer so: Ja und die Tochter von der Frau Meißner, die ist jetzt drei Monate im Koma, weil die wurde an der Kreuzung da [zeigt auf dem Tisch] angefahren, immer ganz vorsichtig, immer ganz vorsichtig. So war der Stress. #00:33:34-1#

P4: Wenn ich so merke, in Städten, da wird viel Fahrrad gefahren, dann okay, dann-- Also ich kann's nur immer wieder mit Münster sagen, weil ich da jetzt seit viereinhalb Jahre gelebt hab, da war es komplett normal. Die Autofahrer waren daran gewöhnt, da sind viele Fahrradfahrer, die haben automatisch einfach Rücksicht genommen. Da hatten wir Fahrradfahrer, wir haben da, wir sind auch, also wir sind- die Fahrradfahrer fahren da einfach auch alle sehr selbstbewusst sind, egal ob denn gerade ein Auto kommt. Man fährt halt einfach weil man weiß, so ist es, wir sind in Münster und jeder nimmt da ein bisschen Rücksicht. Oder die brettern auch in so einer engen Straße, wo an beiden Seiten Autos stehen. [zeigt auf dem Tisch] Hier kommt der Fahrradfahrer und hier kommt das Auto. Das bremst überhaupt nicht ab, brettet mit 30 da einfach lang, weil die wissen, das passt und gut. Wie oft hab ich's hier jetzt schon oder woanders erlebt, dass die Autofahrer dann erst mal zittrig anhalten? Oh Gott, da kommt ein Fahrradfahrer. Also es ist auch einfach wie-- bei mir hängt sehr davon ab, wie sind die Autofahrer daran gewöhnt, dass da viele Fahrradfahrer sind. [Zustimmung] #00:34:27-6#

P2: Ja. Voll.

P2: Aber ich merke schon ich, also wie vorsichtig ich fahre kommt immer sehr darauf an, was so in den letzten Monaten passiert ist. [Zustimmung] Zum Beispiel hatte ich so vor ein paar Wochen, hatte ich wieder so eine Situation, wo ich, wo es sehr nah dran war, umgefahren zu werden. Und dann merkt man schon richtig, dass man so ein bisschen vorsichtiger wird und so[...] Ich hatte mal, als ich relativ jung war, vielleicht so zwölf oder so, hatte ich mal eine richtig krasse Situation. Da bin ich halt viel zu schnell gefahren und dann war rechts vor links und dann ist ein Auto halt von rechts gekommen. Ich hab halt nicht geguckt, ich bin weitergefahren und dann ist das Auto, der hat dann halt krass gehupt und so, ich war zwölf oder so. Und dann ist der einen Umweg gefahren, ist mir dann entgegen gekommen, auf mich zugerast und hat so getan, als würde er mich gleich überfahren. Dann musste ich mich so hinterm Auto verstecken, so richtig wild. Es gibt so crazy Autofahrer die halt überhaupt keine Rücksicht nehmen auch. [Zustimmung] Deswegen hab ich schon manchmal Respekt. #00:35:19-3#

P4: Auch ein bisschen machtlos

P2: Ja, voll.

P4: Ich hatte es schon-- Da war hier die Fahrradampel und hier so die Abbiegespur [zeigt auf dem Tisch] und die hatte rot, Fahrrad grün, aber der eine in der Abbiegespur hat es nicht gerafft und ist dann einfach losgefahren. Und wenn ich nicht darauf geachtet hätte, dann hätten wir uns auch getroffen. Und da hab ich vor Wut geklingelt, aber so. [lacht, alle lachen] #00:35:19-3#

P3: So, oder mit ernsten Blicken zu regeln.

P4: Was soll ich da vor Wut klingen, so hmm, sehr ausdrucksvoll. #00:35:44-2#

P1: Ja, da fühlt man sich nicht so ernst genommen. #00:35:47-1#

P3: Es gibt ja diese, so eine—

P2: so ne Hupe. #00:35:49-0#

P3: Ja, genau. [alle lachen]

P2: Ja, ja, ja.

P3: So für die Aggressiven. [...] Aber hattet ihr, also ich hatte-- Ich erinnere mich gerade daran, dass ich in der Grundschule so ein Fahrradsicherheitstraining hatte, tatsächlich. Das war richtig toll. #00:35:58-6#

P4: Mit so einem LKW auch? #00:35:59-7#

P3: Weiß ich nicht. Also wir hatten auf jeden Fall immer, das weiß ich noch, das war ganz schlimm, also so ein Fahrrad, was so ganz kaputt war und am Ende so, das könntet ihr sein. So, ah cool. #00:36:06-2#

P1: Jaaa. [unverständlich]

P2: Ja, genau.

P3: Nein, aber so einfach. Das war so ein Polizist und der hat dann so ein paar Regeln erklärt, und dann sind wir sogar zu so einem Übungsplatz gefahren, wo man dann Fahrradfahren üben konnte, mit allen Regeln und Einparken. #00:36:17-3#

P2: Ja.

P1: Ja. Wir haben Fahrradführerschein gemacht. Hieß das bei uns. #00:36:20-1#

P3: Ja, genau ,das stimmt. Das haben wir gemacht, und das, da, hab ich noch echt viel Erinnerung dran, was auch sowas angeht, weil ich hab mir ja noch nie mit Vorfahrt davor beschäftigt und war dann so: Ach krass. Ich muss ja auch als Fahrerfahrerin darauf achten, ob ich jetzt Vorfahrt habe oder nicht.

P2: Ja, ja.

P3: Und das waren so Dinge, die wo ich immer noch Erinnerung dran hab, auch was einen Täter, von Unfällen, mit Helm tragen und was mir das helfen kann und so. Und das hat glaub ich schon bei mir sehr sehr viel bewirkt und ich glaub meine Mutter ist auch eher eine sehr, sehr vorsichtige Fahrerinnen und ich glaube, das habe ich auch sehr übernommen. Also nicht im Sinne, dass ich vor bekannten Strecken, wie gesagt, fahre ich auch glaub ich nicht so vorsichtig, aber grundsätzlich habe ich immer- denke ich immer bevor ich umgefahren werde lieber- auch wenn die Person dann die Regel missachtet, mach ich das lieber. [Zustimmung] Da achte ich

dann lieber darauf. Und wenn ich irgendwie über eine Ampel fahre, gucke ich immer nochmal, ob da nicht noch ein Auto durchrast und so, ja. #00:37:00-4#

P2: Ja.

P4: Wir hatten so einen, ich weiß nicht, ob das auch unter Sicherheit-- da kam halt vom ADAC, ADAF oder wie auch immer. Die haben so einen Parcours auf dem Schulhof aufgebaut, in der Grundschule, wo wir so einen Kreis durch so Klötzchen fahren mussten und nochmal so durchs andere Klötzchen, so einen ganz engen Parcours und am Ende noch mal so eine Stange und wo man dann halt mit Vollgas drauf zu und dann bremsen sollte. Also so auch so eine Art Fahrradparcours, um irgendwie seine Sicherheit auf dem Fahrrad so zu prüfen. Und dann war aber noch ein anderes Sicherheitstraining. Da kam wirklich so ein LKW und wir durften dann oben ins Führerhaus rein, und dann wurde uns gezeigt, dass er halt uns nicht sieht, wenn wir da so direkt [alle staunen] nach vorne. Da wurde uns so richtig der tote Winkel vom LKW gezeigt. #00:37:41-7#

P2: Voll gut.

P4: Ja.

R: Glaubst ihr da, wenn ihr schon viel darüber geredet habt, so dass es auf der einen Seite dieses Sicherheitsgefühl die ganze Zeit im Hinterkopf hat, aber gleichzeitig ist das ein Gefühl, dass man in bestimmten Situationen so ein bisschen, fast aggressiv wird? Also so, wenn man dann halt jemanden so anklingelt. Vielleicht auch passend zum zweiten Teil der Frage: gibt es bestimmte Merkmale, die man irgendwie haben muss, um auch als Frau oder als Person, gibt es da Unterschiede, dass Männer eher stereotypisch diese Merkmale haben? Oder ist es nicht so? #00:38:39-2#

P4: Würde ich nicht sagen.

P1: Also, ab und an eventuell so ein bisschen. Ich weiß nicht, ob ich es Selbstüberschätzung nennen soll, aber wenn es darum geht so abzuschätzen, mach ich das jetzt noch oder mache ich das jetzt nicht mehr? Kann es sein, also dass, ich erlebe öfter mal, dass manche Leute immer so sind: Ne also das pack ich auf jeden Fall. Ich mache das auf jeden Fall. Ich kriegen das schon hin, und quasi weiblich gelesene Personen, sehr stereotypisch gesagt, so manchmal einfach einen Gedanken mehr daran verlieren, ob das jetzt noch sinnvoll ist. Aber ich glaube, das kann sich auch gleich über alle Geschlechter verteilen. Theoretisch. Je nachdem wie man so drauf ist. #00:39:17-2#

P3: Also, ich glaube mein Bruder oder Papa waren auch eher mal bereit mal Regeln, nicht zu beachten. Aber sie waren auch, da habe ich auch so drüber nachgedacht, die einzigen, die schon Unfälle hatten. Ich hatte noch nie einen Fahrradunfall und meine Mutter hatte nie nen Fahrradunfall. Also ich würde schon sagen, dass wir vorsichtiger sind als sie. Also mein Papa auch mittlerweile schon sehr, nach Unfällen auch. Mein Bruder ist hat auch mal komplett in die andere, einfach in die Einbahn-- also in die Einbahnstraße falschrum reingefahren und da ist dann auch-- hat sich überschlagen, aber es ist alles gut ausgegangen, hat sich überhaupt nicht verletzt. Aber irgendwie, weiß ich, wahrscheinlich, gar nicht warum, aber wahrscheinlich, weil er so sportlich war und irgendwie abfedern konnte und so, aber ich glaube, da hat er auch richtig draus gelernt. Also ich glaube, seitdem ist das schon so ein bisschen, hat sich verändert, aber grundsätzlich, aber so ist mein Bruder halt auch vom Charakter her, ist das schon eher so, dass ich denke: Ja, das passt schon mal, da ist ja gar kein Auto, da fahre ich jetzt durch und ich würde, und meine Mutter würde glaub ich auch, fünf mal überlegen. So hmmm. Mach ich das jetzt wirklich oder, so. Also was ich zum Beispiel manchmal mache, ist auf dem Bürgersteig zu fahren, wenn das eine Einbahnstraße ist, weil ich ja keinen Bock gehabt, den ganzen Riesenweg zu fahren oder so und kein Bock hab so zu schieben, wenn wer kommt, dann schiebe ich halt ein Stück. Oder so [...] Aber so grundsätzlich glaube ich schon, dass das so ein bisschen vielleicht-- ich kann nur aus persönlicher Erfahrung sagen, das da [bei Männern?] nun mehr eine Tendenz ist zu: Ja, ich kriege das hin, aber ich habe das Gefühl, das ist beim Autofahren genauso so, ja. #00:40:29-7#

P2: Ja, ja.

P1: Ja, also ich—es, es gibt ja gibt ja auch so Studien, die sich damit beschäftigen, dass Risikobereitschaft teilweise höher ist, bei männlich gelesenen Personen. Ich glaube, dass sich das da so ein bisschen widerspiegelt. Und ich glaube, weil das mit dem Raum einnehmen, ist halt immer eine schwierige Frage, weil man halt im Zweifel angefahren oder verletzt ist und dann weiß ich nicht, ob ich den Raum einnehmen möchte, wo ich dann lieber Platz mache. [Zustimmung] Obwohl es halt auch ärgerlich ist und mich dann halt hinterher drüber ärgere. #00:40:52-3#

P2: Ja. Ich merke das schon, wenn ich mit meinem Fahrrad fahre—[lacht] wenn ich mit meinem Vater Fahrrad fahre, dass er viel-- dass er so richtig häufig schon über so dunkelrote Ampeln drüberfährt—#00:41:01-8#

P3: Ja.

P2: Und so, wo ich mir denke, bro, fahr ich dir jetzt hinterher. Ähm ja, oder, ja, generell merke ich schon Unterschied zwischen meiner Mutter und meinem Vater, und zwar, dass mein Vater halt, wenn es eine sehr befahrene Straße ist, dann fährt halt meine Mutter entweder so ganz am Rand oder auf dem Bürgersteig und mein Vater fährt halt mitten in der Straße, so wo halt die Autos auch fahren. [Zustimmung] Und also dem ist's dann egal, wenn sich hinten dann die Autos tummeln. Das mache ich nicht, macht meine Mutter glaub ich nicht. #00:41:20-6#

P3: Oder so zwischen den Autos durch [Zustimmung], weil es gibt ja manchmal so einen Fahrradstreifen vorne zum Anhalten [an einer Ampel] und damit man vorne und ich bin immer so die, ich fahr da jetzt nicht durch die ganzen Autos [Zustimmung, lachen], weil wenn jetzt grün wird, dann ja und dann fahren die, alle Autos los. So dann sind wir hier mitten drin—#00:41:40-8#

P2: Ja.

P3: --und ich glaube, mein Bruder dann da immer einfach durch. Wenn ich mit ihm bin, mache ich das halt auch dann, weil ich mir so denke, ja, [Zustimmung] und das wird schon passen so, [Zustimmung] aber ich glaube, da wären meine Mutter und ich auch eher vorsichtig und würden dann sagen, okay, dann warte ich jetzt lieber. #00:41:49-8#

P2: Ja.

P3: Und bin dann sicherer irgendwie. #00:41:52-3#

R: Das passt zu der Frage, ob es sich anders anfühlt, zusammen mit Frauen Fahrrad zu fahren oder mit anderen Männern Fahrrad zu fahren. Du meinstest ja grade, du verhältst dich ein bisschen anders. Aber ist das nur so, weil du mit mehreren bist? Also wenn es eine Freundin von dir machen würde, würdest du auch einfach mit nach vorne fahren, oder [...]?#00:42:13-7#

P3: Ja, das ist ne gute Frage. [...] Also ich würde schon sagen, wenn jemand super selbstbewusst, ich weiß ja nicht muss ja gar nicht männlich/weiblich gelesen, sondern einfach eine Person super selbstbewusst Fahrrad fährt, dass ich dann schon eher mitziehe [Zustimmung] und ich das Gefühl habe: Ah, die hat ja Erfahrung, die weiß das schon, die kann es abschätzen, fährt den Weg vielleicht schon 5000 Mal und ich jetzt zum ersten Mal. Dann folg ich der Person jetzt erst mal, aber ich glaube, dass das halt tendenziell in meinem Umfeld dann eher männlich gelesene Personen waren, die das dann halt-- die eher selbstbewusster gefahren sind. Und also was auch vor allem angeht, so vielleicht Tempo wo ich da manchmal-- was ich vielleicht auch mit, mit anderen Frauen eher dann anziehe wenn ich mit denen fahr und wenn die schneller fahren oder so, dann passe ich mich denen dann auch zum Beispiel an oder so. Aber ich habe nicht das Gefühl, dass ich mich jetzt super mehr sicherer fühle, wenn ich jetzt mit Freundinnen fahren im Vergleich zu Freunden zum Beispiel. #00:43:00-2#

P1: Ja, und ich glaube, mit dem Sicherheitsgefühl macht das auch nicht so viel. Also ich passe mich schon dran an, wie andere Leute Fahrrad fahren, weil ich selber nicht so viel Fahrrad fahre und ich gehe dann einfach immer so mit. Aber ich würde auch sagen, wenn Leute sehr selbstbewusst irgendwo langfahren und ich denke, eigentlich ist es nicht richtig, dann fahre ich halt einfach hinterher. Und denk mir so: Ah, das passt schon. [alle lachen] Die Person weiß bestimmt Bescheid. Aber das gilt für alle, alle Geschlechter, glaube ich. #00:43:23-1#

P4: Ich kann zu einem umgekehrt sagen: Da waren wir in Münster, im zweispurigen Kreisel, der ist sehr viel befahren. Aber auch alle Autofahrer fahren da außen und wenn man innen fährt, ist es einfach wesentlich-- man ist wesentlich schneller rum und ich bin in die Innenspur gefahren, weil wir fast ganz rum wollten und meine Freundin, die war in der Aussenspur zuerst, aber hat dann gesehen, dass ich drin—im Innenkreis war und sie ist mir dann doch hinterher gefolgt. Ich glaube, die wäre die ganze Zeit außen gefahren, wenn ich jetzt nicht dabei gewesen wäre und nicht schon freudestrahlend halb rum war. [lachen] #00:43:53-6#

R: [...] Ich glaube, dann haben wir noch so ungefähr eine Frage zum allgemeinen Fahrradfahren. Und dann noch mal ein bisschen zu Medien und Fahrradfahren. Die letzte Frage zum allgemeinen Fahrradfahren ist: Ob ihr schon mal unangenehme Kommentare gekriegt habt, weil ihr auf dem Fahrrad wart und ob ihr euch schon mal irgendwie verwundbarer oder angreifbarer gefühlt habt als mit anderen Verkehrsmitteln. [zu P1] Du meinstest ja ganz am Anfang, dass du dich theoretisch dann in der U-Bahn sicherer fühlst. #00:44:47-1#

P1: Also ich hatte, auch schon mal so Catcalling-mäßig, hatte ich auch schon mal auf dem Fahrrad, hatte ich aber auch zu Fuß und auch einmal von einem Auto, das neben mir gefahren ist. Das war halt irgendwie auch nicht so cool, weil ich halt auf dem Fahrrad immer direkt im Kopf hab, dass man sich mich sehr leicht umstoßen könnte. Ich fühl mich immer so können, also könnte man mich einfach so umschnipsen auf dem Fahrrad. Ähm. Deshalb weiß ich nicht. Also das ist schon was, was so ein bisschen mich begleitet. Gerade wenn ich so nachts alleine Fahrrad fahre, wo ich dann-- dann fahre ich auch immer sehr schnell, und bin so: Please, lasst mich einfach alle in Ruhe. Und ich fühl mich tatsächlich immer dann nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln irgendwie ein bisschen safer, weil ich fühl mich auch in Autos safer als auf dem Fahrrad. Einfach weil ich finde, es fühlt sich so offen und so vulnerable an [...] Naja. #00:45:25-3#

P4: Ich fühl mich auf dem Fahrrad eigentlich ziemlich sicher. Ich weiß nicht mehr warum, irgendwann war mal irgendein Konflikt mit einem Fußgänger oder so. Der wollte mich dann umstoßen. Weiß ich nicht. #00:45:50#

P2: Krass.

P4: Weiß ich jetzt nicht mehr was das jetzt genau war—was war. Ja, da war ich irgendwie auf dem Fußweg in die Gegenrichtung auf der falschen Seite. Aber da geht eigentlich keiner zu Fuß, außer an dem Tag jetzt mal, und der war dann so: Hier dürfen sie nicht fahren, was auch immer und dann wollte der mich umstoßen oder so. [alle lachen] Aber das war jetzt so eine einmalige Sache. Aber ansonsten fühle ich mich auf dem Fahrrad wirklich sehr sicher und ich mag die frische Luft. Und ich meine, Bus fahren mache ich auch, aber hmm. #00:46:03-7#

P3: Ich find das voll spannend, weil bei mir ist es genau anders rum. Ich fühl mich so viel unsicherer nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln und in so öffentlichen Transportmitteln allgemein, so als mit dem Fahrradfahren, weil ich immer das Gefühl habe, ich kann halt—also ich weiß nicht, es ist auch eine Illusion, weil ich habe auch schon von Leuten gehört, wo das anderes ist, aber ich hab das Gefühl, dass ich immer schnell weg wegfahren kann, wenn irgendwas unangenehms passiert [Zustimmung]. Und ich hab das Gefühl wenn ich in einem öffentlichen Verkehrsmittel ist und da ist eine Person unangenehm, dann kann ich jetzt nicht einfach, ich kann natürlich aussteigen, aber dann kann die Person mir ja folgen usw. #00:46:32-5#

P1: [Zustimmung]

P3: Und ich hab das Gefühl mit dem Fahrrad kann ich dann eher schnell fahren, dann bin ich wieder zu Hause, vor allem in Lüneburg, fühl ich mich da relativ safe, nachts auch nach Hause zu fahren. Ähm, und fahr dann halt schneller und ich habe da auch schon so doofe Kommentare gekriegt, vor allem nachts, aber nicht jetzt so-- also ich fühl mich trotzdem viel sicherer, weil ich einfach weggefahren bin und in der U-Bahn, wäre es dann halt so: Ja, ich muss jetzt aber halt noch 20 Minuten weiterfahren. #00:46:49-5#

P1: Ja.

P3: Also das ist glaub ich so ein bisschen das Ding. Weil ich das Gefühl hab[...] und ich habe aber auch schon gehört, das meinte meine Mutter mal, hat sie erzählt, dass, also es ist auch schon länger her, als die jünger war, dass sie auch immer ganz lange nachts fahren musste durch die Stadt, also durch Oldenburg, da wo sie aufgewachsen ist. Und eine Freundin von ihr, zum Beispiel, extra so sich-- also es ist auch so, na ja, gut, das System in dem wir leben. Sie hat sich extra den Parker von ihrem Bruder ausgeliehen, um männlicher auszusehen, um sich sicherer auf dem Fahrrad zu fühlen--#00:46:59#

P2: Boah.

P3: Und die wurde an so einer Brücke, an so einer Stelle, da wurde versucht, sie vom Fahrrad zu reißen, tatsächlich. #00:47:15#

P1: Hmhm. [Zustimmung]

P3: Also das war immer so, das war so ein Ding, das hab ich immer noch im Kopf, wenn ich jetzt hier lang fahre und da jemand fährt, fahre ich immer so ein riesen Bogen um die Person. [lacht] #00:47:32#

P1: Ja, ja.

P3: Also mir ist sowas nie passiert. Aber weil ich, jetzt ich fühl mich so sicher und als Fußgänger würde ich mich auch unsicher fühlen nachts, weil ich ja nicht so schnell bin einfach. Und das war dann aber auch wieder so ein Ding, wo ich dachte: Ja cool, also nicht mal da kann man sich so richtig sicher fühlen als Frau, als Frau Nachts draußen. #00:47:49-9#

P1: Ja, im ersten Semester ist eine aus unserem, aus unserem Jahrgang, aus unserem Studiengang auch vom Fahrrad gezerrt worden im Kurpark. Das hat mich—

P3: Krass.

P1: --glaube ich, auch die gesamte Zeit hier noch mit begleitet. #00:48:00-0#

P3: Der ist doch zu nachts, oder? Ich dachte der wär [unverständlich]

P1: War das im Kurpark oder war das in der Straße daneben?

P2: Keine Ahnung.

P1: Also wir kannten die halt auch. #00:48:08-7#

P3: Ja, ja.

P3: Ich dachte das war hier bei der Uni.

P1: Ich dachte das war auf dem Weg. #00:48:13-0#

P1: Aber—

P3: Aber und dann konnte sie, konnte sie wieder aufs Fahrrad? #00:48:15-6#

P1: Ja, ja, sie ist den quasi losgeworden und konnte weiterfahren. Aber trotzdem, weiß ich nicht. #00:48:20-2#

P3: Krass.

P4: Ja stimmt, in Münster, da gibt es so eine Promenade, so einen Ringradweg. Ich habe das eigentlich nie, ich hab mich da immer sicher gefühlt, aber ich weiß, dass so ne Freundin auch aus dieser einen Gruppe, die hat aber auch so ein bisschen das Klischee 1,55, lange blonde Haare und so. Die hatte in ihrer, immer drei Pfeffersprays dabei und ist auch, hat auch immer gesagt, wenn sie wieder zu Hause ist und so, weil sie irgendwie meinte, ja, wenn man vergewaltigt werden will, dann muss man zur Promenade nachts. #00:48:47-2#

P2: Krass.

P5: Also so. [...] Die hatten da schon Schiss. #00:48:49-9#

P1: Ja. Ich weiß nicht, ich glaube in öffentlichen Verkehrsmitteln macht's für mich halt, dass andere Leute da sind. Wenn ich mit mehreren Leuten Fahrrad fahre fühle ich mich auch nicht so unsicher wie alleine [Zustimmung] quais, weil dann wäre ja noch jemand da und irgendwie so, dass andere Leute noch so mit da sind. Also im Bus ist immer noch ein Busfahrer mit da. Das kann natürlich auch theoretisch schiefgehen [Zustimmung] und dann U-Bahn ist auch oft videoüberwacht mit. Das geht mir so ein bisschen so-- #00:49:12-1#

P3: Ja.

P1: Jemand hat da noch ein Auge mit drauf. #00:49:14-9#

P4: Ja.

R: [...] Okay, dann habt ihr noch was dazu?

P4: Ne.

R: [...] Okay, dann habt ihr ja wahrscheinlich in der Information gelesen, dass äh halt der Vergleich auch zu England ist, weil da weniger Fahrrad gefahren wird, also von Frauen hauptsächlich und ob denen Vorbilder helfen würden. Okay, ähm dann können wir ja damit anfangen, was euer Eindruck von Fahrrad fahren und sozialen Medien ist. Und ihr habt ja schon von vielen Vorbildern in eurem Leben auch gesprochen, von Müttern usw. [Zustimmung] und Freundinnen und generell. Glaubt ihr, ihr wurdet von Vorbildern beeinflusst, Fahrrad zu fahren? #00:50:30-6#

P1: [...] Ich glaube soziale Medien bei mir eher nicht so. Ich habe es, man hat es halt viel in Medien gesehen, als Kind so in so Filmen auch viel in so deutschen Filmen: Die wilden Hühner und so. [Zustimmung] Und daher auch immer dieses Fahrrad fahren im Sommer und schön und irgendwohin und so [Zustimmung]. Also das verbinde ich schon mit Sachen aus den Medien. Ich glaube, ich habe in den sozialen Medien jetzt noch nicht so super viel Kontakt damit gehabt, aber mediale Vorbilder an sich so auf jeden Fall. #00:50:58-4#

P2: Stimmt. Auch, die wilden Kerle, die fand ich mal so cool auf ihren Fahrrädern. #00:51:02-4#

P1: Ja.

P3: Ich glaube, bei mir, ich folge jetzt zum Beispiel nicht Leuten, die jetzt-- ich habe jetzt keine Leute, denen ich folge, die jetzt so Fahrrad Influencerinnen oder was auch immer sind. Das habe ich jetzt nicht so explizit, aber ich glaube unterbewusst sind, in so den Leuten, denen ich folge sehr viele, auch, die Fahrrad fahren, die das dann auch zeigen und sagen ich will jetzt hierhin mit dem Fahrrad fahren. [Zustimmung] Aber wiederum muss ich auch sagen, dass sehr, sehr viele von denen glaube ich auch in Großstädten wohnen, wo das ja dann noch mal weniger ist, weil da einfach weniger sicher ist, also Fahrrad zu fahren. Aber ich habe auch irgendwie mal, eine Person hat mal eine Fahrradtour gemacht und [unverständlich] hatte davon erzählt und so was. Also es ist schon so immer mal wieder unterbewusst Thema, aber nicht, dass ich sagen würde, ja aufgrund, also dass ich bewusst jetzt sagen würde, aufgrund dieser einen Person hat mich das jetzt inspiriert das zu machen oder so. Sondern eher so ein Grundsätzliches, dass es halt auch so bei anderen Leuten im Alltag eine Rolle spielt, dass sie Fahrradfahren und das sie dann das machen. Keine Ahnung, in irgendeiner Story mit dem Helm unterwegs sind, weil sie grad von ner Fahrradtour kommen oder so. Ja. #00:51:59-5#

P1: Vielleicht sogar auch dadurch noch mehr, so dass wir nicht so spezifisch mal darauf aus ist zu zeigen, dass Leute Fahrrad fahren oder dass Frauen auch Fahrrad fahren, sondern dass es halt einfach so völlig natürlich Teil vom Alltag ist. Also auch bei Leuten, die ich auf Social Media sehe. Wenn ich so drüber nachdenke, sehe ich die auch mal Fahrrad fahren oder sehe ich auch mal, dass irgendwo was erzählt wird von: Ich bin mit dem Fahrrad da und dahin gefahren. Aber das ist halt einfach so ein Level an: Klar, normal, sodass es einem nicht so richtig auffällt. [...] Würde ich sagen, ja. #00:52:30-9#

P2: Ja, ich glaube, ich gucke auch relativ wenig von diesen so Lifestyle Influencern, die einfach so ‚A day in the life‘ und so was machen, aber das gucken ja viele Leute. [Zustimmung] Ich meine, wenn man sich die Zahlen anguckt. Ich glaube, wenn die so was machen würden, das hätte wahrscheinlich schon Potential, könnte ich mir vorstellen, da irgendwie Leute zu inspirieren. #00:52:48-2#

P3: Und cool zu sein, vielleicht auch, weil ich glaube, mit vielen Influencern wird ja auch mal Coolness verbunden und das könnte dann auch so ein Ding sein, von: Oh, das ist so cool, mit dem Fahrrad zu fahren. [Zustimmung] Meine Sportsession dann irgendwie. [lachen] #00:52:57-8#

P2: Ja voll.

R: Ich find das auch sehr interessant, dass du meinst, so, dass die dann zeigen könnten, dass es cool ist. Und wenn, ihr vorhin darüber geredet habt, ob ihr das irgendwie so als cool wahrnimmt-- Aber ihr nehmt es eher als normal wahr und nicht als cool? #00:53:50-6#

P4: [...] Das gehört halt so zum Leben dazu. Manche fahren halt gerne Fahrrad und manche weniger. #00:53:59-8#

P3: Also ich glaube, ich dachte halt nur wegen der jüngeren Generation. Ich glaube vielleicht auch, weil wir nicht mehr so viel Wert auf Coolness legen in unserem Leben, weil ich hab das Gefühl, als ich jünger war [Zustimmung], dann viel mehr drauf achte ob irgendwas ‚cool‘ ist oder nicht. Und habe Dinge danach bewertet, ob sie cool sind oder nicht. Und das könnte man ja dann, da ja sehr viele junge Leute auf Instagram so unterwegs sind, könnte da, so glaube ich, ganz gut dann zu sagen: Hey, die ist aber auch Fahrrad gefahren und so. Und das ist jetzt irgendwie das Ding. #00:54:25-3#

P1: Ja, vor allem, weil glaube ich Autofahren immer noch auch sehr cool ist.

P2: Ja, ich glaub auch.

P1: Für junge Leute. Also spezifisch. [Zustimmung] #00:54:30-0#

P3: Obwohl ich weiß gar nicht so, ob das so auf Instagram so krass—

P1: Weiß ich nicht.

P3: --also natürlich, in bestimmten Bubbeln, ja gibt es natürlich, aber ich hab das Gefühl, dass einfach ganz viel, dass Transport gar nicht so ein Thema ist. Also wie gesagt, öffentliche Verkehrsmittel vielleicht. [...] E-Roller. #00:54:49-2#

P1: E-Roller. [alle lachen]

P3: Könnten auch ein Thema sein. [alle lachen, ...] Das ist glaube ich, das Coolste. [lachen] #00:54:55-3#

P1: Ja. Ja.

P3: Also nicht für mich, aber für andere. So in einer Großstadt, so mit dem E-Roller, das sieht man irgendwie auch ganz viel. Also jetzt war jetzt gerade Frankreich. In Frankreich haben einfach alle n Roller, die haben auch ihre eigenen. Nehmen sie ja mit in die U Bahn. Und fahren dann mit dem E-Roller. #00:55:09-6#

P2: Ist in Spanien auch so.#00:55:12-1#

P1: Wild.

P4: Dabei wackelt das so auf den Dingen und wenn da so ein Stein kommt, dann merkt man das und [lachen] ohh. #00:55:16-6#

P2: Das ist sehr unsicher, auch noch.

P3: Ich bin noch nie E-Roller gefahren, tatsächlich. [lachen] #00:55:20-9#

P4: Ich find die einfach nur ungemütlich. Da kann ich nicht sitzen, fahr ich lieber Fahrrad. #00:55:25-2#

P2: Doch, da kann man einen Sitz anbauen. Aber das hab ich auch schon gesehen. #00:55:29-6#

P3: Echt?

P2: Ja, wirklich.

P1: Ja, dann ist das ein Rollator.#00:55:31-5#

P2: Das hatte da so die Hälfte der Menschen, die in Spanien so n E-Roller hatten, hatten da so ein Sitz da angebaut. #00:55:36-4#

P4: Krass. Oh wow.

P2: Ich dachte so, wie faul kann man sein. #00:55:50-3#

P3: [lacht] Ja.

P2: Aber ist halt die Frage, wodurch so ein Impuls kommen könnte, dass Influencerinnen so etwas überhaupt darstellen würden als cool, weil bei Autos? Ich weiß nicht, das ist ja schon mehr so eine Geschichte hinter und so und alle wollen ja so ein nices teures Auto, dies das, keine Ahnung. Kann ich nicht so nachvollziehen, aber gibt's ja anscheinend. Aber so bei Fahrrädern, da ist ja einfach nicht so viel. Also wie würden denn Influencer dazu kommen, überhaupt Fahrräder als cool darzustellen? #00:56:13-6#

P4: Ein schicker Werbevertrag mit der Fahrradfirma?

P2: Ja.

P4: Mit Gazelle zum Beispiel? #00:56:17-2#

P2: Aber da können wahrscheinlich Autofirmen viel mehr zahlen--#00:56:18-8#

P4: „Ja Leute, ich bin hier gerade mit meinem neuen Gazelle Fahrrad. Fährt sich ja federleicht. Ich fahr hier grad zur Uni [...]“ #00:56:22-7#

P1: Aber da fängt’s schon an. Ich wüsste keine einzige Fahrradfirma. Ich kenne so, aber jetzt auch nicht viele, ich überleg mal. Nicht zehn vielleicht, aber schon fünf Autofirmen. #00:56:35-7#

P4: Also ich kenn zwei Fahrradfirmen.

P1: Weil das nie, also Fahrräder auch nie ein Statussymbol waren [Zustimmung] irgendwie in der Bubble in der ich aufgewachsen bin, das ist nie— #00:56:44-3#

P2: Statussymbol, das stimmt. Das ist es nicht. #00:56:44-8#

P3: Weil ich überleg gerade so, ich hab schon auch Werbung. Ich hatte eine ganz lange Phase, immer die Werbung, hab auch nie auf die Werbung geklickt, [unverständlich, lachen] für so ein Sushi Bike. Das ist so ein E-Bike für die Stadt gemacht, wo der so ein-- wo dieser Akku so transportabel ist, das kannst einfach mit nach oben nehmen. So wie so eine Flasche ungefähr von der Größe und da weiß ich auch von einer Influencerin, die das selbst genutzt hat und da immer wieder drauf aufmerksam gemacht hat und gesagt hat: Hey super cool, jetzt kann ich hier in Köln und dann überall rumfahren und so. Und das ist super leicht, sie kann es nach oben tragen und so. Und da, da erinnere ich mich auf jeden Fall. Und dann kam es auch immer wieder, weil ich dieser Influencerin gefolgt bin und da kam auch mal die Werbung dafür für so ein Sushi E-Bike. Und was ich auch ganz interessant fand, dass ich dann überlegt hab, wenn ich irgendwo mal größere Distanzen mache und dann irgendwie n E-Bike gerne hätte, ob ich dann nicht mir so was auch mal zulegen würde. Meine Mutter auch überlegt, ob sie sich nochmal ein E-Bike zulegen, die das Auto dann abschaffen zum Beispiel. Deshalb kam das, was war irgendwie lange Thema und da wurde auch mal Werbung gemacht für ein bestimmtes E-Bike. Ist aber auch so ein Startup glaube ich. Ist nicht so ein großes Ding. Aber ich habe noch nie erlebt, dass jemand jetzt irgendwie einfach ein normales-- eine Firma mit einem Fahrrad, wo man sagt so: Hey cool, [unverständlich]. Keine Ahnung, das ist auch nicht so [...] vielleicht sind die auch einfach in der Social Media Marketing Branche hier nicht so gut aufgestellt? Wahrscheinlich. #00:58:05-9#

P1: Das stimmt.

R: Wieso glaubt ihr, dass das Fahrrad nicht so ein Statussymbol ist? #00:58:11-2#

P2: Das kostet weniger Geld. #00:58:13-1#

R: Wieso ist das Auto so ein Statussymbol geworden, und das Fahrrad nicht?

P3: Ist günstiger, würd ich auch sagen.

P4: Ein Fahrrad kann sich eigentlich fast jeder leisten [Zustimmung], aber es, es bringt dann, wenn man es hat, schon einen großen Vorteil gegenüber dem zu Fuß gehen. #00:58:27-4#

P1: Aber es gibt ja auch richtig teure Fahrräder. Es gibt ja Fahrräder, die so 1.000 € kosten. Also ich weiß nicht, ob das zumindest aus der Bubble, wo ich so herkomme und so aufgewachsen bin. Würde niemand quasi so ein Fahrrad erkennen und sagen: Oh krass, guck mal der hat so ein Fahrrad und wie jetzt mit dem Tesla oder so. Okay, es ist immer noch trotzdem auch ein krasser Preisunterschied, [Ablehnung] aber trotzdem irgendwie weiß ich nicht. Also. #00:58:47-5#

P3: Ich habe schon so mit meinem Papa, zum Beispiel, ein Freund von meinem Papa, der auch mit dem Papa immer Fahrradtouren gemacht hat. Der hat sich jetzt so ein Fahrrad selbst zusammenstellen lassen. Er kann dann so entscheiden—

P2: Cool.

P3: Und das ist so richtig nice. Und da haben die schon super viel drüber geredet [Zustimmung]. Also es war wie so, als hätte er ein neues Auto gekauft und irgendwie so: Ah wie viel PS oder keine Ahnung [lachen], aber halt keine Ahnung über Fahrräder und das war dann aber halt schon super, also super spezifisch. Einfach weil wir die halt beide zusammen Fahrrad fahren und wahnsinnig gerne Fahrrad fahren und das dann irgendwie Thema war. Und so, aber man trotzdem andere, also ich glaube, bei Autos ist das dann eine ganz andere Bandbreite, wenn man darüber redet irgendwie [Zustimmung]. Und hat auch irgendwie nochmal so eine größere

Dimension und ich weiß nicht, es ist wahrscheinlich auch so-- und man sieht es dann auch viel mehr, es ist viel auffälliger, so ein Auto zu haben oder so ein Fahrrad. #00:59:41-7#

P1: Das stimmt.

P3: Also es steht halt so da vor dem Haus und so keine Ahnung—

P2: Ja.

P3: Glaube ich nochmal so mehr Präsenz dann wahrscheinlich auch. Als wenn man an so einem Fahrrad vorbeikommt, da ist es nicht so: Krass. [Zustimmung]

P1: Deutschland ist ja irgendwie auch so ein Autoland. Also es ist ja irgendwie so, dieses wir produzieren die tollen Autos und das ist so toll--#00:59:49-5#

P2: Ja.

P1: Und jeder muss ein Auto haben, juhu. #00:59:51-7#

P2: Mindestens eins.

P1: Mindestens eins, am besten drei. #00:59:55-5#

P3: [...] Ist ja auch so, in diesem ganz stereotypischen Bild von Haus, Auto und so. Das ist ja auch immer Auto dabei [Zustimmung]. Du sagst ja nicht: Und n gutes Fahrrad. [lachen] Das sagt ja kein Mensch. #01:00:07-6#

P1: Genau.

P3: Das ist ja immer irgendwie so ein Vater, Mutter, Kind, Haus,

P4: Hund.

P3: Also eigenem Hund, vielleicht noch, und n Auto. So, und das ist ja immer dabei, so gefühlt. #01:00:17-8#

P4: Ja, aber das Haus ist in der Regel auf dem Land oder ein bisschen weiter außerhalb und ich habe neulich so eine komische Wie wohnen wir? Das war so eine Serie, so eine Sendung aus den Siebzigern. Da ging es darum, dass wie viele Leute ein Eigenheim leisten wollten. Wie auch immer, dann ging es darum, ja. Dadurch verschiebt sich aber der Wohnort mehr von der Arbeit weg, wenn man so ein Haus hat [Zustimmung] und dann ist wieder die Not-- ist dann auch gleichzeitig dann die Notwendigkeit irgendwie eines Autos gegeben oder mehr gegeben— #01:00:48-2#

P1: Das stimmt.

P2: Ja.

P4: --wenn halt die Öffis nicht so gut sind. Deshalb gehört halt Haus und Auto ein bisschen zusammen. #01:00:50-4#

P2: Ja, das stimmt. Das kann gut sein. Aber das wäre bestimmt voll interessant, auch so ein bisschen so in die Geschichte zu gucken, die Geschichte des Autos und wie das entstanden ist und so. Da hängt wahrscheinlich einfach so sehr viel kultureller Wert einfach dran [Zustimmung], wie das so zustande kam, dass zuerst nur die ganz, ganz Reichen sich das leisten konnten und dann so immer mehr und dann wollten das halt alle haben. So ähnlich halt mit Fleisch essen. Also es durften-- konnten sich halt auch früher nur die Reichen leisten. Ist jetzt immer noch so, dass Leute das einfach nicht ablegen wollen.

P3: Jetzt ist es ja fast schon so, dass Auto was normales ist und man dann noch mal beweisen muss, welches Auto man hat. #01:01:22-7#

P1: Ja.

P2: Genau. Ja.

P4: Ich habe auch gerade noch mal überlegt in Bezug auf die Generationen von meinem Opa, wo ich erzählt hab, so ein Fahrrad hatte vielleicht fast schon so ein Statussymbol. Weil Autos, also in dem Dorf, wo mein Opa aufgewachsen ist, gab es halt vielleicht so eine Person, die ein Auto hatte. Das war ultra krass so keine Ahnung, aber [unverständlich] halt sehr unglaublich, dass die so ein Auto hatten. Ja, gut war, das war dann vielleicht keine Ahnung, der Arzt oder so, der dann immer zu den Leuten hinfahren musste oder so. Und ähm und mein Opa hatte halt dieses Fahrrad und das war schon—also ich weiß nicht, ob da jetzt alle dahin hingekommen sind, und das bewundert haben-- aber es hatte schon irgendwie einen sehr, sehr großen Wert und mehr als es jetzt heutzutage hätte. [Zustimmung] Vielleicht nicht Statussymbol, weil sie es

jetzt nicht so ein super krasses Fahrrad war. Aber es war einfach ein Fahrrad und das war schon, schon was ganz Besonderes. Wo wir jetzt denken, so also, das kriegst du halt ganz entspannt.
#01:02:08-0#

P2: Ja, ja, ja.

P4: Habt ihr den Film gesehen „Der Junge, der den Wind einfing“

P2: Nee.

P4: Das ist so-- der ist auf Netflix. Da geht es darum, ein Dorf in Afrika, wo halt Dürre ist. Und der Junge hat ein bisschen mehr im Kopf und will dann so, so ein Windrad bauen, um die Wasserpumpe irgendwie mit Strom zu versorgen, damit die auch bewässern können, wenn eine Dürre ist. Und er braucht aber um dieses Windrad zu bauen, das Fahrrad seines Vaters. Und der weigert sich ganz extrem dagegen, gegen die, dass er sein Fahrrad hergeben muss, weil bei denen-- für den war dieses Fahrrad auch ein-- hatte einen sehr großen Wert und er hat da nicht so verstanden, dass dieses Fahrrad halt sehr viel mehr wert ist dann am Ende, wenn es in diesem Windrad ist und diese Pumpe antreibt. Aber das war, da war das Fahrrad auch ein großer Streitpunkt. Am Ende hat der Junge dann das Fahrrad bekommen und konnte das dann alles bauen und so, aber das war schon ein großes Thema. #01:02:58-6#

P2: Voll witzig. Interessant.

P1: Ja.

P1: Ich habe auch gerade kurz, als wir so gesagt haben, man geht so davon aus, dass jeder ein Fahrrad hat und das voll normal ist und das ist ja richtig easy, auch kurz gedacht, so uff, gut für uns, das ist auch. Schon krass. #01:03:13-8#

P3: Ja, ja.

R: P2, bist du auch stolz drauf, auf dein Fahrrad, zumindest so wie du das vorhin erzählt hast?
#01:03:26-3#

P4: Ja, ich bin schon stolz drauf, aber es hat halt nicht viel gekostet. So ist halt ein altes Fahrrad. Aber ich glaube schon, dass es wahrscheinlich in meiner Familie weil meine-- also die haben halt alle so sehr teure Fahrräder eigentlich. Ich kann mir schon vorstellen, dass das so ein bisschen so als Statussymbol irgendwie, dass ich das auch irgendwie so sehe. #01:03:45-1#

R: Du erzählst ja auch so davon, dass du da ein bisschen stolz drauf bist, besonders da in deinem Umfeld, dass das da ja anscheinend dann auch ein bisschen was wert ist. #01:03:56-5#

P2: Ich weiß immer, dass meine, meine Eltern haben immer relativ klar gesagt: Wenn du nicht Fahrrad fährst, du bist faul. [lachen] Also nicht so extrem. Also sie haben mich jetzt nie irgendwie beleidigt oder so, aber die haben schon-- also die meinten halt immer, du sollst halt nur Bus fahren, wenn es wirklich keine andere Möglichkeit gibt. Und das irgendwie so weniger wert ist. #01:04:14-3#

P4: So ein sozialer Druck.

P2: Ja, bestimmt. Irgendwie so ein bisschen ja. Ähm, also mich stört es nicht, aber es ist es schon, du hast schon recht. Es ist irgendwie was Symbolisches hatte. Auf jeden Fall.
#01:04:27-4#

P1: Ich weiß nicht, ob dann Statussymbol 100 % das richtige Wort ist, weil es ja nicht darum geht, zu beweisen, dass das teuer war, oder dass du eine gewisse gesellschaftliche Stellung hast sondern, dass du es halt einfach cool findest, weil es so Vintage Vibes war. Und n gutes Fahrrad. Und damit bist du so schnell unterwegs, oder? Das ist eher, also einfach nur so ein bisschen von diesem. #01:04:46-2#

R: Ist es in einer bestimmten Bubble ein Statussymbol?

P2: Ja.

P3: Ein Coolnessfaktor [Zustimmung], einfach weil ich glaube schon so in dieser Bubble, in dieser Öko Bubble oder auch vor allem jetzt in der Lüneburg Studi Öko Bubble, dass da vor allem dann auch so, so, so genau so Rennräder, so ein bisschen, nicht jetzt so Citybikes oder sowas. Die werden halt jetzt auch nicht-- da wird man jetzt nicht verachtet dafür, aber die anderen fallen einem glaub ich schon-- den meisten eher schon als cool auf oder? #01:05:11-7#

P2: Ja.

P2: Als hip vielleicht würden andere sagen dann auch ähm [Zustimmung], aber nicht so das ich jetzt gefühlt hab, dass die Person dann [unverständlich]. So keine Ahnung, dass die jetzt überall schön jedem zeigt, wenn [unverständlich] schon über dieses Fahrrad redet [lachen]. Aber das halt, ich finde halt immer so, wenn man [an] Statussymbol denkt, denke ich immer, man unterhält sich dann immer darüber. Man zeigt das, man fährt überall damit hin um das allen Leuten zu zeigen, so. Und das habe ich bei Fahrräder noch nie so richtig erlebt, dass jemand das so bewusst macht und dieses Fahrrad jetzt gerade wählt, um das zu zeigen oder so, sondern auch immer noch auch einen praktischen Aspekt das hat oder so. Perfekt auf einen eingestimmt ist oder wie irgendwie die Farbe ist die man gern hätte. [Zustimmung] #01:05:48-0#

R: Noch einen Impuls zum Ende. Dann haben wir auch schon eine Stunde, 15 geredet. Das hat nicht so viel mit meiner Forschung zu tun, aber es ist auf jeden Fall interessant. Wie in der Geschichte vom Fahrrad halt Frauen am Anfang auch ausgeschlossen wurden, durch ihre Kleidung, die sie damals getragen haben, weil sie hat immer so lange Röcke getragen haben. Und es voll die Debatte darum gab, ob Frauen jetzt das auch benutzen dürfen, weil dann die Kleidung und [unverständlich]. Das fand ich ganz interessant. #01:06:36-2#

P2: Ja. [...] Ne, mach ruhig.

P3: Das find ich ganz lustig, weil mir fällt auf, weil ich find Röcke so das eine Thema, weil auch mit so einer Shorts oder so, fühl ich mich relativ safe auch auch. Aber ich habe ganz oft, dass meine Hosen so weit sind unten. Das ist ein richtiger Struggle. #01:06:56-2#

P2: Ja.

P3: Und manchmal bin ich dann so richtig wie so—auch so klischeehaft, bind ich mir so Reflektierdinger dann dadrum oder so [alle lachen].

P2: Jaaa. [lacht]

P3: [unverständlich] Weil man es sonst so in meine Speichen bekommt oder so.

P1: Ja.

P3: Aber das sind einfach so Struggle. Die jetzt, das haben ja, haben ja manche Männer auch so, aber das ist voll lustig, weil ich das ganz oft habe, aber das ist ja gar nicht so ein Frauen-- also beide #01:07:08-6#

P4: Ja das ist voll das Männerding.

P3: Ja, ja, voll.

P4: Ja dafür gibt es ja diese Klemmen.

P4: Genau, und dann [unverständlich] zu, weil ich immer so Reflektierdinger drum mache, weil das halt schon echt nervig ist, weil ich immer Angst habe, dass die Hose irgendwie da rein kommt. #01:07:19-8#

P1: Ja. [...] Lange Röcke sind auch sehr unpraktisch.

P3: Ja, lange Röcke find ich auch schlimm—

P1: Die musst du immer so aufsammeln und irgendwo so runterstopfen--

P2: Jaa.

P3: Oder Mäntel. So längere Mäntel find ich auch—geht auch gar nicht. #01:07:25-7#

P1: Ja.

P2: Auf Sansibar hatten, hatten wir doch auch immer so lange Röcke an und sind dann Fahrrad gefahren. #01:07:31-9#

P3: Ja, das war super unpraktisch. #01:07:34-9#

P2: Richtig anstrengend [...] Aber man würde ja denken theoretisch, wenn Männer das mal hatten und Frauen das jetzt auch dürfen, dass es dann für Frauen so ein Ding wäre, dass alle das wollen. Aber ich glaube, wir sind einfach so in der Geschichte schon einen Schritt weiter, dass wenn das Auto das war, was halt die reichen Männer theoretisch alle hatten und dann jetzt die Frauen auch alle wollen so. #01:07:51-0#

P1: Ja und da durfte man den Führerschein, durfte man nicht machen. Ich glaube, das war noch mal so ein bisschen mehr Hürde, als sich auf das Fahrrad zu setzen, auch wenn das auch nicht angesehen war oder so. Aber irgendwie ist das ja so, musste man den ganzen Prozess durch um zu diesem Auto fahren hinzukommen und das wurde wirklich ja lange Zeit auch noch so aktiv

verweigert und dann durfte man es nur mit der Erlaubnis vom Mann. [Zustimmung]
#01:08:10-9#
P2: Es gibt doch auch immer noch Länder, wo Frauen kein Fahrrad, ääh- kein Auto fahren dürfen. #01:08:15-1#
P1: Ja, ja stimmt ja.
R: Und auch kein Fahrrad fahren dürfen?
P3: Ja.
P2: Stimmt, ja.
P3: Aber noch andere außer Iran? [...] Obwohl ich auch—das wär ja interessant ob da dann viele Männer Fahrrad fahren im Iran. [unverständlich] Weil es ja immer auch eine Frage ist, wie das Fahrradfahren an sich so--#01:08:35-5#
P1: Es ist ja auch einfach die Tatsache, dass es verboten ist, ist schon krass--#01:08:38-1#
P4: Es gibt den Frauen mehr Selbstständigkeit und das soll damit unterbunden werden. [Zustimmung] Mit dem Fahrrad ist man ja selbstständiger. Genießt man mehr Freiheiten. #01:08:54-1#
P1: Ja. [...]
R: Cool, danke.
P2: Voll interessant.
R: Dann können wir hier ja einen Schlusstrich ziehen. #01:08:58-0#

TRANSKRIPT 2 – FOCUS GROUP 2 – GERMANY – 17.03.23

R: Und dann habt ihr ja auch gelesen, dass ihr euch auf jeden Fall nicht verpflichtet fühlen müsst, Fragen zu beantworten, die euch irgendwie nicht-- die ihr nicht beantworten wollt-- dann überspringen wir das einfach. Auf dem Zettel sind Fragen drauf und ihr könnt einfach so ein Gespräch führen, wie ihr das unter Freunden oder so machen würdet. Ich sitze sozusagen hier als Beobachterin bzw. So ein bisschen Moderatorin, also ich kann auch mal Fragen reinwerfen, aber ich stelle jetzt nicht eine Frage und dann müsst ihr alle so nacheinander antworten und also hauptsächlich einfach könnt ihr so zwischeneinander reden, aufeinander aufbauen usw. Und ich gucke sozusagen auch ein bisschen, dass so die meisten Fragen irgendwie beantwortet werden. Ähm genau. Also ihr könnt dann gleich den Zettel umdrehen und da auch ein bisschen drauf lesen, was euch interessiert, worüber ihr sprechen möchtet. Ähm, und zum Einstieg gucken wir uns ein paar Bilder an und vielleicht ihr beiden zuerst die und ihr beiden zuerst die. Und ihr könnt einfach mal angucken und dann beschreiben, was ihr seht, was euch dazu einfällt. #00:01:17-4#

P1: [...] Bei dem oberen muss ich irgendwie direkt so an Karneval denken oder so. [lachen]

P2: Wollen wir einmal tauschen?

P1: Ja. #00:01:39-6#

P3: Oder sollen wir erst—

R: Ne, alles gut.

P1: Alle angucken und dann alle zusammen drüber reden. [...]

P4: Das ist auf jeden Fall gemischt.

P1: Sieht auf jeden Fall sportlich aus. #00:02:00-1#

P4: Ja.

P3: Ich musste da bei dem oberen auch voll dran denken, dass das so ein bisschen die Realität ist. So Fahrradverkehr im Straßenverkehr. Dahinter steht so direkt der Bus und alle sind auf dem Weg zur Arbeit. [Zustimmung] Aber es ist schon auch so dieses alle sind im Stress und alle versuchen auf die eigene Sicherheit zu achten, darum schön Warnwesten an und unten, das Bild finde ich, sieht halt voll gestellt aus.

P4: Jaaa.

P3: Also so alle auch in die Kamera gucken [Zustimmung] und im Hintergrund auch dieses Grüne. Und es ist so ein bisschen so okay, wie machen wir jetzt eine Kampagne, dass das gut wirkt? [lachen] Wir gehen in den Park und suchen uns eine richtig schöne Fahrradstrecke aus. #00:02:30-2#

P1: An einem Tag wo die Sonne scheint.

P3: Mit festem Boden.

P1: Safe [...] richtig lustig, weil meine Assoziation war erst mal, dass das so ein Fahrradrennen ist, weil alle so an der-- also es aussieht wie also so eine Startlinie und alle sind so: Wann geht's los? Und das ist eher halt so relaxtes rumtummeln. [...] Aber halt, hier sind halt auch eher so überwiegend, so würde ich sagen, männlich gelesene Leute drauf, würde ich sagen. #00:02:58#

P4: [unverständlich] Ja.

P1: Und das sind glaube ich durchweg eher so Frauen, würde ich sagen. #00:03:05#

P4: Ja, das stimmt.

P1: Vielleicht.

P2: Ich find das mit den Helmen interessant, weil die tragen alle Helme und hier die auf dem Foto halt gar nicht. #00:03:14#

P3: Ja, das ist mir hier auch aufgefallen--

P1: Stimmt und auch keine Sicherheitswesten und so. [Zustimmung] Also dort. [...] Das hat eher so ‚fun‘ fahren. So da denk ich direkt an an Amsterdam, so durch die Stadt. #00:03:24#

P4: Ja.

P2: Dann, aber das ist wahrscheinlich irgendeine Veranstaltung, weil die halt so viele sind. #00:03:31#

P1: Ja, und die ersten Fahrräder sind alle gleich. #00:03:33#

P2: Ja, das auch.

P3: Vielleicht sind das auch so Leihräder. #00:03:36#

P1: [...] Was denkt ihr bei dem da unten? Ich dachte irgendwie, die sind irgendwie auf dem Weg zu irgendwas Lustigem. [lachen] #00:03:47#

P2: Aber vom Fahrradfahren her sieht das am unsichersten aus. #00:03:51#

P3: Jaaa.

P1: Jaaa.

P3: Aber ich finde, es sieht eher so aus, als würden die sich über irgendwas lustig machen und sich dabei noch unterhalten.

P1: Ja.

P3: Also ich glaub, ich hätte so viel mehr auf das Gespräch bezogen, weil ich glaube, wenn ich mir nicht so sicher wäre in der Stadt, würde ich nicht unbedingt mit Flipflops [alle lachen] und Kleid mich auf den Weg in [unverständlich] machen. #00:04:09#

P4: True.

P1: [...] Aber ich finde, es ist irgendwie auch so, wenn man sich so die ‚moods‘ anguckt von den Leuten, dann sieht man auch voll den Unterschied. Also jetzt bei dem da oben und dem da unten ist es so-- mit welcher Einstellung fahren die Leute gerade Fahrrad oder mit was von einem so-- also wo wollen sie eigentlich hin? Die sind vielleicht nicht so gut drauf, weil sie alle zur Arbeit wollen [lachen] #00:04:32#

P4: Außer die da unten.

P3: Weil die den Bus direkt hinter sich haben.

P1: Ja [lachen], stimmt. [...] Also die stehen hier auch auf so einem Fahrradstreifen. [...] Also wenigstens das. [...] Ich habe mich gerade so gefragt, ob das da oben irgendwie so eine Demo ist oder so oder so—

P3: So Critical Mass oder so.

P1: Ja, oder irgendwas-- ich muss da voll, [lachen] also in London gibt es so einen Naked Bike Ride, einmal im Jahr. [alle lachen] Da musst ich irgendwie so dran denken, weil da auch alle Leute so zusammenfahren und so lustige Sachen auf dem Kopf tragen, aber halt komplett nackt sind. [lachen] #00:05:12#

P2: Hast du das mal in echt gesehen?

P1: Nein. [lachen] Ich hab das mal auf Social Media gesehen. #00:05:14#

P4: [...] Und das ist so eine riesen Freundesgruppe, die so viele Fahrradtouren macht.

P?: [unverständlich] Party.

R: [...] Ja, wenn euch zu den Photos dann erstmal nichts weiter einfällt, können wir auch die Fragen anfangen. [...] Genau. Die erste Frage habe ich so auch ein bisschen zum Einstieg, also so vielleicht auch zeitlich, so die Abfolge, so ob ihr euch dran erinnert, wie ihr Fahrrad fahren gelernt habt oder wer euch das beigebracht hat? Wie alt ihr da wart? #00:05:35#

P2: Voll interessant.

P1: Mega interessant.

P3: Ich hab auf jeden Fall mit Laufrad fahren angefangen [Zustimmung] und dann irgendwann behauptet, ich könnte jetzt Fahrrad fahren. Und—aber ich glaub ich war so drei oder so. Und meine Eltern wollen mir das nicht so richtig glauben. [lachen] Dann habe ich aber so ein Mini Fahrrad bekommen und habe mich dann auch draufgesetzt und mein Papa hat mich noch so einmal festgehalten und dann hat er mich losgelassen. Ich bin aber auch einfach weitergefahren. #00:06:16#

P1: Aber ohne so Stellräder an der Seite?

P3: Ja, ohne Stützräder.

P1: Woah.

P3: Also ich konnte dann auch einfach losfahren, [lachen] obwohl mir das halt so niemand geglaubt hat. #00:06:22#

P2: Naturtalent. [lachen]

P1: [unverständlich] so richtig so, huh! [...] Cool.

P4: Ja, war bei mir auch so mit dem Laufrad und dann war, keine Ahnung, mehr. Aber auf jeden Fall meine Eltern haben es uns beigebracht, aber ich weiß nicht mehr [...] wie alt ich da war, oder [...] so? Ich glaub ich hab mich bestimmt öfter hin gepackt. [lachen]

P1: Ich wusste, ich wusste, dass ich nämlich nicht aufhören wollte, Laufrad zu fahren, weil ich das Laufrad so cool fand und man immer so ultraschnell so laufen konnte. Und dann immer meine Eltern so: Es geht nicht größer. Du musst jetzt. [lachen] Und dann hatte ich so ein Fahrrad mit so Rollen hinten, die das stabilisieren [Zustimmung], so ein bisschen, aber auch nur kurz. Und ich glaube so mit Laufrad war auch so drei oder so. Aber wir waren immer ziemlich viel unterwegs. Also ich glaube, ich bin ziemlich viel Fahrrad gefahren mit dem Laufrad. #00:07:15#

P2: Ich glaube, ich habe es gar nicht mit dem Laufrad angefangen, sondern wirklich direkt mit dem Fahrrad, aber mit Stützrädern. [Zustimmung] Ich weiß aber nicht, wie alt ich war. Keine Ahnung. #00:07:22#

P1: Also schon unter fünf, war ich glaube ich, also schon ziemlich klein. #00:07:28#

P2: Mhm, ich glaub auch.

P3: [...] Allein, wenn man sich nicht mehr so ganz dran erinnert. Das ist ja schon auch so... #00:07:35#

P1: Ich weiß schon noch-- also ich habe das so, ich weiß, dass es so, wir wohnten auf so einem Block, keine Ahnung, wo nicht so viele Autos gefahren sind und dann hat mein Vater mich immer auch so geschoben und dann war es immer so: So und jetzt, jetzt fahr! [lachen] Also ja [...] #00:07:46#

R: Das passt ja auch so ein bisschen zur zweiten Frage: So, wer fährt in eurer Familie viel Fahrrad oder. [...] Du meinstest ja, ihr habt viele Fahrradtouren, auch zusammen gemacht? #00:08:01#

P2: Ja, also, wir fahren alle viel-- Aber meine Mutter fährt am allermeisten Fahrrad. Also meine Mutter möchte so wenig wie möglich Autofahren und deswegen fährt sie überall mit dem Fahrrad hin. Deswegen ist meine Mutter so auf jeden Fall die Fahrradfahrerin. Aber wir machen auch voll viele große Fahrradtouren gemacht. So Elberadweg und sowas und waren auch immer

Mountainbiken und so. Aber mein Vater ist eher gemütlich, meine Mutter sehr sehr [lachen].
#00:08:35#

P4: Das war bei uns auch voll so, also meine Mutter ist auch immer überall hingefahren. Ähm. Und wir haben auch voll viel so Fahrradtouren gemacht. Aber da war mein Vater eigentlich meistens nicht mit dabei. Also der hatte dann auch nicht so viel Urlaub und deshalb konnte er dann manchmal nicht mitkommen. Aber es war auch mehr so: ‚brauche ich jetzt auch nicht so unbedingt‘ und seit Corona ist es aber voll so, dass er ultra viel fährt und auch zur Arbeit fährt. Und ich komme aus Berlin und der arbeitet halt direkt in der Stadt und wir wohnen eher außerhalb, also so am Rand und die Fahrradwege sind da voll in Ordnung, aber es sind halt schon so 20 Kilometer dahin und da fährt er aber eigentlich jetzt immer mit dem Fahrrad. Ähm. Ja, aber sonst war meine Mutter-- also die fährt auf jeden Fall sehr viel. #00:09:17#

P3: Hmmm. Also ich glaube bevor meine Eltern Kinder hatten, sind die auf jeden Fall deutlich mehr Fahrrad gefahren und hatten die aber auch gar kein Auto und haben halt so zumindest ein bisschen näher an der Stadt dran gewohnt und sind dann halt so überall hin mitm Fahrrad gefahren. Und dann sind wir aber, als dann meine Schwester und ich auf der Welt war, ein bisschen außerhalb von der Stadt, also sind wir ein bisschen außerhalb gezogen und dann war es schon so, dass wir irgendwie halt zum Kindergarten oder so doch auch immer mit dem Auto gefahren sind. Ähm, und ich weiß gar nicht, jetzt würd ich schon sagen, ist schon auch meine Mama, die, die mehr Fahrrad fährt, aber einfach auch, weil die Arbeitsstätte von meinem Papa so ist, dass man da mitm Fahrrad nicht so richtig infahren kann. Und ähm ja, aber sonst. Weiß ich gar nicht. Ich glaub so, zumindest an den Wochenenden, so Fahrradtouren ist schon auch immer von allen gleich. Aber so mein Bruder fährt auf jeden Fall richtig viel Fahrrad. Eigentlich sind wir also alle als Geschwister, immer mitm Fahrrad zur Schule gefahren. [Zustimmung] Das waren dann auch so jeden Tag neun Kilometer hin und zurück und so, sind schon auch irgendwie alle viel Fahrrad [lachen] Fahrradfahren gewesen.

P2: Bei mir ist das anders. Meine Mama kommt aus Lettland und ich glaube, da ist das mit dem Fahrradfahren einfach nicht so drin. Und deshalb, sie fährt echt selten Fahrrad. Früher noch häufiger, wenn wir so als Familie irgendwie Fahrradtouren gemacht haben. Aber inzwischen, ich weiß nicht mal, ob sie ein Fahrrad gerade hat, zu Hause. [lachen] Ich glaube ihr's ist kaputt und deshalb ja, das ist schon echt lange her, dass sie mal gefahren ist. Aber mein Vater fährt schon ab und zu und der Kindersitz früher war auch auf Papas Fahrrad und nicht bei Mama. Also auch wenn wir Fahrradtouren mit der Familie gemacht haben, dann saß ich bzw. dann später mein Bruder hinten und bei Papa auf dem Fahrrad. Und jetzt, oder dann später-- wir wohnen auch ein bisschen auf dem Dorf und wenn wir in die größere Stadt gefahren sind, dann eigentlich immer mit dem Auto. Aber mein Bruder hat es dann angefangen, dass der auch zur Schule echt häufig mit dem Fahrrad morgens gefahren ist und dann einfach unabhängiger war mit dem Bus und so. Also ich glaube, in der Zeit, als wir noch alle zu Hause gewohnt haben, war mein Bruder derjenige, der eigentlich die meisten Strecken dann mal mitm Fahrrad gefahren ist. #00:11:49#

P1: Ich musste gerade so daran denken, bei uns fuhr auch immer ein Bus zur Schule und ich habe den immer verpasst, und deswegen musste ich immer Fahrrad fahren. [lachen] Da musst ich grad so [...] #00:11:57#

P2: Aber hat das dann zeitlich gepasst, dass du dann Fahrrad gefahren bist?

P1: Ja, ja [...] ja, also ich war halt auch ultra-- ich bin dann halt so richtig schnell gefahren, immer, deswegen, stand sogar in meinem Abibuch [lachen] dass irgendwie so „P1“ kommt immer pünktlich, aber schweißnass an. [alle lachen] #00:12:10-7#

P3: Da war das mit dem Bus glaube ich auch schon auch so ein Ding bei mir gewesen, weil ich konnte halt 20 Minuten, nein sogar fast eine halbe Stunde länger schlafen, [Zustimmung] wenn ich mit dem Fahrrad gefahren bin, obwohl es neun Kilometer waren, einfach weil der Bus so schlecht getaktet war. #00:12:28-7#

P1: Ja, okay. #00:12:29-3#

P3: Und dann ist es halt schon was, ob ich jetzt um zehn vor sieben aus dem Haus muss oder auch noch um 20 [lachen] nach sieben los fahren kann. Das macht echt so einen Unterschied. [Zustimmung] Und dann war auf jeden Fall die Entscheidung auch beim Aufstehen getroffen, ob ich jetzt Fahrrad fahren muss, auch wenn's noch regnet [Zustimmung] oder irgendwie schneit oder so. #00:12:43-1#

P1: Ja, voll.

R: Wie ist es jetzt so bei euch, wie viel fahrt ihr jetzt so Fahrrad?

P4: Die ganze Zeit, hier in Lüneburg [alle lachen]. #00:12:56-0#

P1: Ja.

P4: Die Busse fahren so doof. Ich wohne auch so ein bisschen weiter nördlich, da am Kreidebergsee. Und dann muss man immer in die Stadt und dann warten [Zustimmung], umsteigen und dann wieder den nächsten deshalb und-- #00:13:09-0#

P2: Am Sande, ne?

P4: Ja, ja.

[unverständlich]

P3: [unverständlich] dann einziges Verkehrsmittel eigentlich. #00:13:14-1#

P1: Ja, ja.

P2: Ja.

P1: Also zwischendurch war mein Fahrrad kaputt, auch, letztes Jahr. Und das war schon zweimal kaputt in Lüneburg. Einmal war ich dann den ganzen Sommer-- so bin ich überall mit dem Longboard hingefahren und das war auch richtig, da war ich so, wo wir eben beantworten mussten, die Fragen: Wie sicher fühlst du dich im Straßenverkehr, in deinem Wohnort? Und da habe ich mich nicht sicher gefühlt, so. [lachen] Aber ähm, ja, irgendwie, jetzt letztens, war es auch kaputt und dann musste immer Stadtrat nutzen. Und das war irgendwann auch so woah, alles so nervig [lachen], so abhängig davon zu sein, wenn man es gewohnt ist, überall hinfahren zu können. #00:13:45-8#

P4: Hmhm.

P2: Ich wohne jetzt in der Nähe von Denn's, das heißt zwischen Innenstadt und Uni und inzwischen laufe ich eigentlich echt viel überall hin und gehe dann zu Fuß entweder zur Uni oder halt in die Innenstadt. Und vorher habe ich aber in Kaltenmoor gewohnt und da bin ich richtig viel mitm Fahrrad gefahren. Eigentlich alle Strecken, von daher ist es so standortabhängig irgendwie. #00:14:08#

P1: Lustig, ich wohne auch um die Ecke vom Denn's. Aber ich lauf nicht so viel [lachen]. #00:14:11-8#

P3: [...] Ich glaub bei mir ist so alles es was weiter als 50 Meter weg ist, würde ich mit dem Fahrrad dahin fahren [alle lachen]. #00:14:19-8#

P1: Woow. [...] Also manchmal mache ich das so bewusst, also gestern bin ich so—war so richtig schönes Wetter war ich so: Ich laufe jetzt zur Uni und laufe dann auch abends so nach dem Sport zurück. Das ist ja auch so schön, aber da muss ich mich dann mal so zwingen. #00:14:30#

P4: Hatte-- auch als ich im Ausland war, hatte ich kein Fahrrad und dann bin ich die ganze Zeit gelaufen. Das waren schon auch weite Strecken. Und da fand ich das irgendwie voll angenehm, auch mal zu laufen und so einfach sich diese Zeit zu nehmen, dahin zu laufen und diese Zeit auch einzuplanen. Weil mit Fahrrad habe ich das Gefühl, also ich auf jeden Fall plane immer so knapp die Zeit wie möglich—

P3: Ja!

P4: Und dann einfach so tschu. Ähm und beim Laufen, da ist man so-- hat man noch ein bisschen Zeit um über alles nachzudenken [Zustimmung] Und dann dachte ich, kann ich das hier vielleicht ein bisschen weitermachen oder generell danach, aber irgendwie, wenn man dann die Möglichkeit hat, Fahrrad zu fahren und weiß, okay, ich könnte jetzt auch in der Hälfte der Zeit ankommen, ja. #00:15:08-2#

P3: Aber wo warst du im Ausland? #00:15:13-7#

P4: In- das war im Süden von Frankreich, in der Nähe von Marseille in Aix en Provence.
#00:15:16-4#

P1: Schön.

P4: Sehr schöne Stadt. [lachen]

P3: Ja, bei mir war es nämlich so, dass ich dann mal im Ausland-- das so zwei Wochen ohne Fahrrad versucht habe [alle lachen] und daraufhin beschlossen hab dass ich mir dann eins kaufen, weil mich das total gestört hat, dass ich immer so lang überall hin brauche. [Zustimmung] Wenn ich so zu Fuß 50 Minuten brauche, mit dem Fahrrad eine Viertelstunde [Zustimmung] und darum war dann so: Okay, ich brauche auf jeden Fall ein Fahrrad.
#00:15:36-2#

P1: Ja, bei mir war es auch so im Ausland, dass es so infrastrukturemäßig gar nicht so gepasst hat. Also ich habe mein Fahrrad mitgenommen, aber es war halt auch so, dann war es -17 Grad und es war so!

P3: Uh.

P1: Ja, also ich kann halt jetzt nicht Fahrrad fahren. [lachen] So, und dann war man halt wieder so voll abhängig vom Bus und das war irgendwie nicht so praktisch einfach. Aber [Zustimmung] ich hab's immer versucht, aber irgendwie am Ende macht man es dann doch irgendwie so, wie alle anderen das machen. Und dann. #00:16:00-5#

P2: Wo warst du im Ausland? #00:16:02-5#

P1: In Schweden. Also so, eigentlich ist es fast so Mittelschweden noch, ja. #00:16:07-2#

P2: Aber trotzdem -17 Grad. #00:16:09-6#

P1: Ja, also es ist halt schon so, ja so an der Grenze zu Norwegen und da wird es dann langsam kälter [lachen] im Winter. [...] Ich habe gerade noch gedacht, weil ich irgendwie die ganze Zeit drüber nachgedacht habe über die erste Frage, weil ich irgendwie so überlegt habe, warum eigentlich meine Mutter so viel Fahrrad fährt. Und irgendwie dachte ich so, also ich weiß nicht, wie das bei euch aufgeteilt ist, aber so bei mir ist halt so, mein Vater ist halt so, arbeitet Vollzeit und meine Mutter arbeitet halt so privat, also so zu Hause voll viel. Und deswegen, mein Vater hat halt dann so ein Auto von der Familie, äh-- von der Firma und so und irgendwie habe ich mir so gedacht: Kein Wunder, dass meine Mutter irgendwie so ganz viel Fahrrad fährt, weil sie fährt ja immer irgendwie in so einem Umkreis, der jetzt so sehr begrenzt ist und der halt so um das zu Hause so ein bisschen kreist. Und auch als wir aufgewachsen sind, sind wir mit dem Fahrrad zum Kindergarten, einkaufen, Babygruppe whatever, so. Aber irgendwie hab ich so gedacht, hängt das damit vielleicht auch so zusammen, dass einfach diese Rollenverteilung so komplett unterschiedlich ist? Dass halt meine Mutter war halt immer meistens zu Hause und mein Vater musste halt irgendwo hin. Und früher, ich weiß noch als er, als wir ganz klein waren, ist er auch noch zu seinem Arbeitsplatz mitm Fahrrad gefahren, aber dann später nicht mehr. Sorry, ich wollte jetzt auch nicht so voll wieder das andere Thema anfangen, aber...
#00:17:19-9#

P4: Ja doch habe ich auch schon gedacht, ja.

P2: Das geht ja auch bisschen [...] irgendwo hier sind noch andere Fragen. [lachen] Mit Frauen, Männer, Unterschiede beim Fahrradfahren und das spielt da ja voll mit rein. [...]

R: Geschlechterrollen?

P2: Genau, genau.

P3: Ja.

R: Voll interessant, weil im Research ist teilweise der Grund angegeben, wieso Frauen nicht so viel Fahrrad fahren, dass sie halt so ‚unpredictable‘ Wege haben und dass, wenn Männer sozusagen einen Hauptjob haben, also von zum Haus immer nur zur Arbeit, ist das so ein Weg, den sie immer machen und so. Bisher wurde gesagt, dass es viel einfacher ist, da dann ein Fahrrad zu nehmen, so weil das so predictable ist, sozusagen. Und dass Frauen dann halt eher mit dem Auto nehmen, weil sie so Trips so aneinanderketten [lachen] und von hier nach da müssen und so. #00:18:15-4#

P1: Ja. #00:18:16-1#

R: Und deshalb halt, das teilweise einfacher ist mit dem Auto, vor allem wenn du in einem Vorort oder so wohnst [...]

P1: Safe. #00:18:22-8#

R: --wo die Wege so weit auseinander sind. Deshalb ist das so richtig interessant, dass du das gerade gesagt hast. So ganz anders herum. #00:18:29-5#

P1: Ja, also irgendwie, voll.

P4: Das ist bei uns genauso.

P1: Aber ich komme auch vom so, es ist auch ein Vorort irgendwie, aber es schon noch ein Dorf. Also es ist alles so erreichbar eigentlich aber halt auch so ja, keine Ahnung. Ich glaube es ist einfach irgendwie einfacher überall hin zu fahren mit dem Fahrrad. #00:18:46-6#

P4: Wir haben auch einen Hund. Das ist halt auch so, dann kann sie den einfach immer mitnehmen und muss nicht noch extra [...]. #00:18:54-6#

R: Auf dem Fahrrad meinst du? #00:18:56-5#

P4: Ja, genau. Also die läuft dann einfach nebenher. #00:18:59-6#

P3: Habt ihr Geschwister? #00:19:01-9#

P4: Ja, zwei.

P1: Da musste ich auch eben-- du meinstest dass das mit deinem Bruder, dass dein Bruder am meisten Fahrrad fährt, oder?

P2: Hmmhm.

P1: Weil ich-- mein Bruder ist grad von so anderthalb Jahren so Weltreise zurückgekommen und wir waren halt Fahrrad fahren einfach nur zum Supermarkt. Und er war so: Wow, ich bin seit anderthalb Jahren [alle lachen] nicht mehr Fahrrad gefahren und das ist war so eine richtig lustige Situation, weil ich halt einfach so war: So hä was, du bist seit anderthalb Jahren nicht Fahrrad gefahren? Weil's so in anderen Ländern einfach überhaupt nicht so—

P4: Jaaa.

P1: --das gibt es einfach gar nicht teilweise, so. #00:19:29-7#

R: Ja, also vielleicht können wir uns ja die Frage: „Könnt ihr eure Beziehung zum Fahrradfahren mit der von Männern in eurem Umfeld vergleichen?“ angucken? [...]

P1: Mh!

R: So ein bisschen habt ihr ja auch schon drüber geredet. #00:19:44-7#

P4: Ich hatte-- in Lüneburg ist das voll schwer zu sagen, weil irgendwie jeder mit dem Fahrrad fährt [alle lachen]. #00:19:54-4#

P1: Voll. [...] Ich finde es voll interessant, weil ich war halt so, also ich habe halt so ein Mountainbike und für mich trennt sich das immer so auf in so Fun fahren, [Zustimmung] also so Spaß haben und zum Spaß Mountainbiken und halt so Fahren um halt Dinge zu erreichen. So. Und das sind jetzt nicht so direkt Männer in meinem direkten Umfeld, aber Männer, die ich beim Mountainbiken treffe [lacht], die halt auch Mountainbiken. Und da merke ich einfach so einen krassen Unterschied, weil das ja eher so ein sportliches Biken dann so ist. Und da merke ich halt immer, dass so Leute nicht erwarten, dass ich Mountainbike, also so, ich kann ja auch nicht richtig so, Mountainbiken aber so? Ich habe noch nie eine andere Frau auf einem Mountainbike gesehen, in den Lüneburger Wäldern. So, also.

P4: Hmmhm.

P1: Keine Ahnung. Also das hat jetzt nicht direkt mit den Leuten aus meinem Umfeld zu tun, aber das ist mir grad so aufgefallen. Ja. #00:20:51-1#

P4: Ich glaube, wenn ich jetzt eine Antwort auf die Frage hätte geben müssen, zu dem Zeitpunkt, als ich noch in Berlin gewohnt habe und so voll, einfach nur aus dem Gefühl heraus, dann hätte ich gesagt, dass so Männer [...] nicht weniger [...] Fahrrad fahren irgendwie. #00:21:11-4#

P1: Als Ja, also hätte ich jetzt glaube ich keinen krassen Unterschied irgendwie, ähm, so direkt gesagt. [...] Aber weiß nicht, vielleicht später so ein bisschen was so mit rein, dass irgendwie keine Ahnung, so dieses Klischee von männliche gelesene Personen haben gerne Autos oder interessieren sich gerne für Autos und dann, ähm, haben die auch viele Autos und fahren gerne mit dem Auto. Würde ich schon sagen, dass das noch ein bisschen so auf jeden Fall im

Hinterkopf ist, dass ich mir das vorstellen kann, dass es ja deshalb auch dafür spricht, dass Männer ein bisschen weniger Auto fahren. Vielleicht, aber das kommt auch auf voll auf die Kreise drauf an würde ich sagen und. #00:22:00-5#

R: Weniger Fahrrad fahren, meinst du?

P4: Ja.

P2: Ich weiß nicht, in meiner Wahrnehmung ist es eher so, dass ich eher Männer auf Fahrrädern sehe, aber ich weiß nicht, wie viel da halt auch diese Prägung von zu Hause, dass ich eher meinen Vater auf dem Fahrrad kenne als meine Mama, ob das da mit reinspielt und das die Wahrnehmung irgendwie verzerrt. #00:22:20-4#

P4: Also was ich jetzt auch sagen würde, dass vielleicht Männer in meinem Umfeld eher so sportlich Fahrrad fahren, also so richtig, weil sie Lust haben, irgendwie einfach schnell zu fahren [Zustimmung] und mit dem Rennrad irgendwo lang cruisen [Zustimmung]. Und so meine Mutter halt eher einfach überall hin fährt, um da Sachen zu erledigen. Ja.

P1: Ich finde das voll der Kontrast irgendwie zwischen so: Also ich denke grad an mein Dorf, wo halt alle alten Muttis, also so und die ganzen Leute aus dem Dorf, die ganzen alten Frauen fahren halt jeden Tag mit dem-- mit ihrem alten Hollandrad ins Dorf, um ihre Einkäufe zu machen. [Zustimmung] Aber dann Sonntags fahren halt alle Väter des Dorfes halt Rennrad [lachen] irgendwie über die Autostraßen und nerven halt alle Autofahrer. Also so oder halt vielleicht-- ist das auch okay, dass die Autofahrer genervt sind [alle lachen] aber so, keine Ahnung. Also so, diese Rolle ist irgendwie voll unterschiedlich, weil das eine ist so: Cooles Sport fahren, [Zustimmung] ganz schnell und das andere ist halt so, dass Erledigungen machen und so ruhig durch die Gegend. Aber irgendwie habe ich gerade so gesagt-- gedacht, weil die Frage ist ja so gestellt, so könnt ihr eure Beziehung zum Fahrradfahren mit der von Männern in eurem Umfeld vergleichen. Da geht es ja so ein bisschen darum, wie wir uns zum Fahrrad fühlen und ob sich Leute in unserem Umfeld so anders, also zum Fahrrad fahren fühlen. So? #00:23:41-0#

P3: Ich glaube, es ist bei mir so sehr unterschiedlich, aber ich würde sagen, ich kenne schon noch mehr Männer, die dann wirklich bisschen teurere Fahrräder haben, die dann im Zimmer stehen. [Zustimmung] #00:23:52-0#

P1: Ja.

P1: So statusmäßig oder? Fast. #00:23:54-7#

P3: Ja oder—

P1: Vielleicht nicht.

P3: Dieses, es darf halt nicht geklaut werden [Zustimmung] und das ist halt schon auch ein gutes Fahrrad und dann nehm ich das lieber ins Zimmer.

P4: Voll.

P3: Das kenne ich schon eher von Männern als von Frauen. [Zustimmung] Wobei ich da zum Beispiel das dann bei meiner einen Mitbewohnerin hatte, dass sie dann halt zwei Fahrräder hatte und dann war halt das eine n Rennrad, aber das hat sie auch wirklich nur zum Sport Rennradfahren genutzt und das stand dann natürlich auch bei ihr im Zimmer, aber das ist halt nochmal was anderes, weil das ist dann wirklich Sportgerät—

P1: Ja.

P3: --und nicht so, ich nehme jeden Tag mein Fahrrad mit in mein Zimmer [lachen] und dann nehm ich's wieder aus meinem Zimmer raus.

P4: Ja. [lachen] Da kann ich sehr relaten.

P3: Aber ich kenne es schon auch von vielen, dass sie dann zwei Fahrräder haben. So das eine ist so das, was mir irgendwie [Zustimmung] wichtig ist und das andere ist, dass es halt so überall mit hin darf. Aber-- #00:24:40-0#

P1: Das hatte ich auch für eine Weile. #00:24:42-1#

P3: Das ist auch-- also weiß ich gar nicht, ob ich das so [...] voll teilen würde in Männer und Frauen, aber ich würd so ein bisschen mehr sagen es ist eher bei Männern so, aber ich kenn's auf jeden Fall von beiden Seiten.

P4: Mhm.

R: [...] Ihr habt ja schon so ein bisschen dieses Fahrrad fast als Status oder so angesprochen. Glaubt ihr so Fahrradfahren ist was Cooles in eurem Umfeld? [...] #00:25:17#

P3: Würd ich nicht sagen sagen, das ist so das praktische Verkehrsmittel.

P4: Nö, ich find es ist Mittel zum Zweck. #00:25:25#

P3: Aber ist glaub ich nicht so, dass sich irgendwer morgens Gedanken macht: Okay, es ist jetzt cool, wenn ich mitm Fahrrad zur Uni fahre [lachen] --dafür fahren einfach viel zu viele und es ist viel zu irrelevant. Ich glaube, es ist, vielleicht ist es in Lüneburg so, dass sich Menschen überlegen: Ist es gerade cool, wenn ich mit dem Auto fahre, oder sollte ich es besser lassen? [alle lachen]

P4: Jaa.

P3: Aber ich weiß es nicht, weil das in meinem Umfeld definitiv keine Rolle spielt. Und vielleicht auch viel zu nah an der Uni wohne. #00:25:52-9#

P1: Ich habe gerade so gedacht, ich kenn-- also ich habe einige Freundinnen in Hamburg. So, ich glaube, da ist das noch ein bisschen was anderes, weil da gibt es schon einige so coole, so Rennradläden und so. Also bei ihr in der WG war auch-- also ihr ehemaliger Mitbewohni hatte drei Rennradfahräder bei sich im Zimmer stehen [alle lachen] und ähm, da war es-- also ich habe einfach so gemerkt, das ist schon so ein Ding wenn man mit so einem, mit einem schönen schnellen Fahrrad rumfährt. Also ich hatte schon das Gefühl, dass das irgendwie was ausgemacht hat, so. Ähm und dass es halt irgendwie zu dem Ganzen, der ganzen Coolness irgendwie dazugehört hat, so ein bisschen. [lacht] Aber auch so in Lüneburg nehme ich das auch nicht so ultra doll wahr. #00:26:34-5#

P3: Vielleicht kommt es auch ein bisschen auf die Strecken drauf an, also weil gerade so Hamburg, Berlin in großen Städten. Wenn es dann wirklich darum geht, Strecken zu überwinden, dann ist halt auch irgendwie nicer ein gutes Fahrrad zu haben, mit dem sich halt schnell fährt. Dann ist es halt auch okay, 15 Kilometer mal irgendwo hin zu fahren. Aber wenn ich halt in Lüneburg ein gutes Fahrrad habe und dann da über Kopfsteinpflaster fahren muss, dann ist es halt auch irgendwie [lachen] auch nicht mehr schneller als andere—

P1: Safe.

P3: --sondern eher langsamer—

P1: Und das Fahrrad ist kaputt. [lachen]

P3: Ich glaube, dann ist es halt auch so, wenn es ein wirkliches Alltagsverkehrsmittel ist, muss es halt auch so sein, dass es irgendwie okay ist, wenn man es auch mal an irgendeiner Ecke anschließt. Und man nicht jedes Mal Angst hat, dass es jetzt überall geklaut wird. [Zustimmung] #00:27:21-3#

P1: [...] War die Frage, ob es sozusagen cool ist, Fahrrad zu fahren oder welche Coolness? #00:27:30-5#

R: Ja, so ein bisschen. Also ich glaube. Es kann ja entweder bewusst was Cooles sein, wie zum Beispiel: Man wacht auf morgens auf und denkt so: Wenn ich jetzt mit dem Fahrrad da und da ankommen würde, würde ich cool wirken oder so oder das kann halt unbewusst auch was Cooles sein, so weil es einfach alle machen. Aber ich weiß nicht [...] #00:27:55-1#

P1: Das stimmt. [...] Ich habe gerade darüber nachgedacht, wie ich mich fühle, wenn ich Fahrradfahren und ich fühle mich manchmal schon ziemlich cool, wenn ich Fahrrad fahre. [lachen] Ja, ich merke, wenn ich so sehr, sehr schnell fahre, manchmal oder so. Keine Ahnung. Manchmal habe ich das Gefühl, dass, dass manche Dudes Angst vor mir haben, wenn ich sehr schnell auf meinem Fahrrad fahre [lachen] und an ihnen vorbeifahre. Das finde ich irgendwie cool. [lachen]

P4: Ja, okay, true [lachen] so ganz viele Leute und dann kann ich die überholen. [lachen]

P1: Ja, irgendwie.

P4: Find ich schon gut.

P1: Aber dann ist es halt eher in Relation mit so Gesehenwerden oder so.

P4: Jaa.

P1: Aber. Manchmal bin ich dann so: Hach ja, ich habe ja mein Fahrrad. [lachen] Ja.
#00:28:37-9#

R: Das ist auch eine gute Frage: Wie fühlt ihr euch, wenn ihr auf dem Fahrrad seid?
[unverständlich]

P2: Das kommt sehr darauf an, wo ich fahre und ob ich mich sicher fühle in dem Moment
[Zustimmung] und ob der Fahrradweg oder die Straße, wie stark befahren die Straße ist und ob
es einen guten Fahrradweg gibt oder man da über irgendwelche zusammengeschusterten
Platten fährt. [lacht] Davon hängt viel ab. #00:29:05-1#

P1: Voll.

P4: Dann ist schon manchmal anstrengend und nervig. Oh. Aber sonst? Würd ich sagen wenn
so, wenn es ein guter Fahrradweg ist und irgendwo in der Natur oder so was, das ist schon--
also ich bin immer sehr glücklich, glaube ich, wenn ich so weiß, ich bin von nichts abhängig
und kann einfach mit dem Fahrrad fahren und, ja doch. So. [...]

P1: Ein bisschen Freiheitsgefühl. #00:29:39-7#

P4: Und man macht Sport dabei noch n bisschen, das denke ich auch manchmal. [lachen]
#00:29:45-3#

P1: [...] Ja, voll. [...]

R: [checkt Aufnahme] Ja, läuft. [...] Ähm, ihr habt ja auch schon ein bisschen angefangen, dass
ihr halt zum Beispiel im Ausland sich euer Fahrradfahrverhalten, eure Erfahrung sich verändert
hat. Dazu passt ja auch die Frage so ein bisschen so habt ihr mal aufgehört, Fahrrad zu fahren?
Warum? Und was sind die Gründe für euch anzufangen oder aufzuhören—du meinst ja zum
Beispiel du läufst viel, also Wohnort ist da irgendwie-- habt ihr ja schon erwähnt, voll wichtig.
[...]

P2: Ja und die Änderung von Lebensumständen. Ich war auch im Ausland und hatte das da halt
auch ohne Fahrrad wie du. Aber ich habe es geschafft, es jetzt auch in den Alltag [lachen] zu
übertragen. Und wenn sich das so ergibt, dann kann ich mir vorstellen, dass, ja, sich das wieder
verändert, wenn ich wieder weiter weg ziehe mitm Wohnort und sich die Lebensumstände
einfach verändern, dann verändert sich eventuell das Fahrradfahren auch wieder. #00:30:54-0#

P4: Hmm. [...] Ich glaube auch am ehesten das. Das ist jetzt nicht irgendwie, dass ich denke,
ich fühl mich unsicher oder ähm, weiß nicht was es noch für Gründe geben könnte, jetzt so
spontan hier nicht mehr Fahrrad zu fahren. Ich glaube, ich würde immer irgendwo ein Fahrrad
gerne haben wollen. Und wenn ich dann fahren kann, dann nutze ich es. Und wenn es irgendwie
nicht passt, dann nicht. [...]

P1: Ja.

P3: Ja.

P1: Ah sorry—

P3: Ne, sag du ruhig.

P1: Ne, also so hier würde ich auch nicht aufhören Fahrrad zu fahren, aber ich habe gerade so
gedacht, wenn ich also an so viele andere Orte denke, so wo ich war, dann wäre ich so, ja, da
geht das einfach nicht. Also so da ist einfach keine Infrastruktur gegeben und dann—setz ich
halt mein Leben nicht aufs Spiel. [lacht]

P4: Hmmh.

P1: Also so, dann laufe ich halt oder ich fahr halt oder ich fahr halt irgendwie Bus [Zustimmung]
oder ich muss halt irgendwie ein Taxi rufen oder whatever. Aber ganz oft gibt es halt einfach
keine Fahrradwege oder es gibt noch nicht mal so, da sind noch nicht mal die Ampeln für die
Fahradwege so gebaut, dass sie irgendwie funktionieren, weil niemand Fahrrad fährt. Also in
den USA zum Beispiel. Und ja, das macht einfach keinen Sinn. [lacht] So teilweise.
#00:32:04-8#

P2: Oder auf großen Bundesstraßen und dann die LKWs noch mit dabei [Zustimmung] und
dazwischen Fahrrad zu fahren.

P1: Hmm, nee. [lacht]
[unverständlich]

P2: Was war dein Punkt noch?

P3: Ich glaub ich habe eher so darüber nachgedacht, wann es hier passiert, dass ich auf-- also, dass ich mal nicht Fahrrad fahre. Und das ist halt wirklich nur so: Okay, mein Fahrrad ist gerade kaputt. [Zustimmung] Aber das ist dann schon auch irgendwie maximal eine Woche kaputt, weil es mich dann alles so sehr nervt, das dann selbst wenn alles andere gerade drumherum stressig ist, findet man irgendwie die Zeit, das zu reparieren. Oder sonst halt, wenn man wirklich krank ist, sodass man halt irgendwie einfach so gesundheitlich, in der Woche mal durch, keine Ahnung, doll Erkältung oder irgendwas nicht gut Fahrradfahren kann. Aber selbst da ist es oft so, dass ich trotzdem mit dem Fahrrad fahre und dann einfach beschließe, langsamer zu fahren oder so,

P1: Ja.

P3: --weil einfach glaub ich die Alternativen noch so viel schlechter sind und so viel unattraktiver. [Zustimmung] Dass es dann nicht so richtig eine Option ist.

R: Wie sieht's bei euch aus mit dem Wetter?—

P2: Mach du ruhig.

R: Einfach nur als kurze Frage also. [...]

P3: Ist glaub ich bei mir eher so Randeffect-- also es hat jetzt auf die Entscheidung, wie ich mich bewege, also ob ich Fahrrad fahre oder nicht, nicht so einen großen Einfluss. Also gerade letzte Woche war dann so: Ah Mist, es schneit, naja dann muss ich ein bisschen mehr Zeit einplanen, weil dann dauert es ein bisschen länger mitm Fahrrad. Aber es war jetzt nicht so okay, dann nehme ich nicht das Fahrrad oder ich fahr da nicht hin oder ich nehme den Bus. Das ist mir dann auch zu viel Planung, weil das Fahrrad dann doch einfach voll viel Freiheit bietet. Und ich dann glaube ich eher zwischendurch akzeptiere mal schieben zu müssen, als das Fahrrad stehen zu lassen. [lachen] #00:33:58-6#

P4: Also ich glaube, mit mir spielt schon ein bisschen eine Rolle. [lacht] Entweder wenn ich sehe, dass es regnet und schneit draußen, dann bleibe ich einfach ganz zu Hause [lachen], wenn es geht. Ähm und keine Ahnung, verschieb das, wo ich hinfahren wollte, auf später. Oder geh halt nicht zur Uni oder ich fahre dann Bus. Also. Ja, kommt immer drauf an, wenn ich weiß okay, jetzt auf dem Hinweg ist gutes Wetter und auf dem Rückweg regnet es, dann ist es nicht so schlimm. Aber wenn ich irgendwie dann klatschnass an der Uni ankommen würde oder irgendwoanders, dann. Ja, es ist schon ein Point für mich und wird dann eher mit dem Bus fahren. Und letzte Woche bin ich auch mit dem Bus gefahren als es geschneit hat, oder so. Hmm.

P1: Ich musste grad so denken, bei mir kommt es nicht nur so auf Regen oder so an, sondern auch auf Kälte teilweise. Also wie warm muss ich mich anziehen, damit ich irgendwie nicht irgendwie so irgendwo ankomme und so komplett durchgefroren bin? So. Ähm. Aber ich würde auch sagen, ich habe tatsächlich, so als es so geschneit hat, manchmal einfach entschieden zu laufen. Auch so zu grad eben nochmal, wann man so Fahrrad fährt oder nicht so. Ich glaube, manchmal entscheide ich mich so bewusst zu laufen, um einfach so die Zeit zu genießen und dann halt nicht so gehetzt irgendwohin zu fahren. Aber ich glaube irgendwie, so mit Regen und so habe ich mir jetzt schon angewöhnt, morgens immer den Wetterbericht zu checken [Zustimmung] und dann halt immer so für den Notfall irgendwie noch ne Regenjacke einzupacken oder irgendwie noch keine Ahnung, Schal oder so. Und ja, aber so Bus-- also ich habe das früher glaub ich mehr gemacht, dass ich so mehr Bus gefahren bin, dann im Notfall irgendwie oder so, das war: Okay, heute ist echt nicht geil so. Aber mittlerweile fährt der Bus so scheiße, dass ich irgendwie so [lachen]-- also so ja, es lohnt sich einfach nicht mehr so. Deswegen mach ich das eher selten. Da laufe ich lieber. #00:35:56-5#

P2: Bei mir ist es nicht so wetterabhängig. Ich bin ein großer Freund von Regenhosen und das rettet mich in allen möglichen Situationen. Von daher mit Regenhose geht's bei Regen, das ist gar kein Problem. Aber wenn es schneit, dann fühle ich mich etwas unsicher und habe irgendwie Angst wegzurutschen oder so mit dem Fahrrad. Und dann würde ich auch eher

laufen. Also so wie es letzte Woche geschneit hat. Da würde ich nicht Fahrrad fahren. [lachen] #00:36:24-5#

R: [P2], du wolltest grade noch etwas anderes sagen?

P2: Ja, wie das ist mit Gruppen. Also, wenn ihr irgendwie in der Gruppe unterwegs seid und jetzt alle anderen Leute beispielsweise Bus fahren würden oder halt Auto fahren würden. Ich weiß bei dir [zu P3], dass bei dir mitm Volleyball, dass du trotzdem Fahrrad fährst, egal wie die anderen Konstellationen sind. Aber ob so Gruppendruck, Gruppenzwang [Zustimmung], bei euch auch ne Rolle spielt. #00:36:49-1#

P1: Ich finde es voll schwierig, weil so gefühlt hatte ich lange keine Gruppe mehr in der nicht Fahrrad irgendwie [Zustimmung], also so in Lüneburg eigentlich so wichtig-- Wichtigstes war. [...] #00:37:08#

P4: Ich glaube, wenn jemand mitm Auto fahren würde und die alle fahren und dann noch ein Platz im Auto frei ist, dann würde ich schon auch die komfortable Variante nehmen und da mitfahren. Ähm, kommt so ein bisschen auf die Entfernung an.. [...]

P1: Ja, ich frage mich das sowieso auch manchmal: Was ist, wenn ich denn jetzt also so Zugriff auf ein Auto hätte? Also so würde ich das dann nutzen? So, also ich habe auch gleichzeitig so ein bisschen Schiss vor Autos [lachen] Also bin nicht so ultra sicher, so immer mit dem Auto fahren. Deswegen ist glaub ich dann auch immer so eine Hürde. Aber also ich frage mich das halt voll oft, weil man ist ja voll in der Situation, dass das Fahrrad halt so die einzige Möglichkeit ist, so Transportmittel oder irgendwie sich fortzubewegen. Aber was ist, wenn man irgendwann mal einen Job hat und ein Auto hat und so who knows so? Dann plötzlich ist es alles ganz anders? Keine Ahnung, ob man dann irgendwie gar nicht mehr so krass drauf achtet, vielleicht? #00:38:05-7#

P3: Aber wie ist das bei euch habt ihr nen Führerschein? Und wenn ihr bei euren Familien seid, könnt ihr da theoretisch n Auto mitbenutzen? #00:38:12#

P1: Ja [...]

P3: Weil das ist bei mir halt so, dass ich dann, wenn ich da bin, das halt eher so ist, dass meine Eltern sagen: Ja, fahr doch mal Auto, weil, fährst ja sonst nie Auto. #00:38:22#

P1: Jaa.

P4: Jaa, safe.

P3: Nee, ich fahr trotzdem Fahrrad, weil ich fahre sonst auch immer Fahrrad und das ist irgendwie, also ich glaube, das ist halt schon nochmal was anderes, weil für die ist das Auto, also das steht halt vor der Tür und-- sie können es jederzeit nutzen, wenn sie möchten [Zustimmung] oder wenn es halt anfängt zu regnen oder so und ich bin dann halt so: Nee, ich nehm einfach ne Regenhose mit und und dann war's das auch. [lachen]

P2: Und auch mit der Gewöhnung, weil hier in Lüneburg finde ich es richtig komisch Auto zu fahren und ich hatte eine Freundin zu Besuch, die mit dem Auto gekommen ist und dann sind wir auch irgendwo anders, halt durch Lüneburg-- #00:38:54-0#

P1: Voll weird, oder? #00:38:54#

P2: Das ist so komisch. [unverständlich]

P3: [...] Einbahnstraßen [...]

P1: Und man kann nirgendwo rein. [unverständlich, lachen] Man darf nirgendwo hin!

Ja, da kannst du reinfahren. Nein, darf ich nicht. [lachen] #00:39:03-8#

P2: Aber auch so im Auto zu sitzen und auf einmal so schnell durch Lüneburg zu fahren [lachen] und also Bus fahren ist noch was anderes. [Zustimmung] Aber ich finde das so seltsam. Und dann aber umgekehrt wenn ich zu Hause bin, dann, da bin ich es gewohnt, mit dem Auto zu fahren und dann irgendwie Strecken mit dem Fahrrad zu fahren, die ich sonst nicht mit dem Fahrrad fahre, ist irgendwie auch wieder seltsam. Also das ist so Gewöhnungssache-- #00:39:28#

P1: Voll die anderen Raumwahrnehmung auch irgendwie.

P2: Jaa. [unverständlich] Aber mir ist auch so mit dem Auto, also dass ich so, dann ich so, fahr mal! Aber jetzt haben die das Auto auch zu Carsharing gegeben und das halt auch so.

P3: Woohu!

P4: Unsers wurde geklaut. #00:39:42-9#

P1: Oh fuck!

P2: Auto?

P4: Ja [lachen]

P1: Oh, man!

P4: Jetzt haben wir auch kein Auto mehr. [lachen] #00:39:49-4#

P2: Was? #00:39:54#

P4: [unverständlich] Also noch mal ganz interessant, ja Anfang des Jahres [unverständlich]

P1: Auch mal ganz interessant[...]

P4: Einfach mitgenommen.

P1: Das passiert schon voll viel. Also bei uns in Nachbarschaft haben auch viel zu viele Leute so viel zu teure Autos.

P4: Berlin ist direkt an der Grenze zu Polen, zack, weg und dann hat man keine Chance mehr. Dann ist es weg.

P2: Krass!

P4: Ja.

P2: Das ist in meinem Umfeld noch nicht passiert.

P4: Und bis jetzt haben wir noch kein neues Auto. Das war aber glaube ich voll interessant, weil so mal zu sehen, ob das funktioniert. Und also meine Mutter [ist] schon manchmal ein bisschen genervt, wenn irgendwas so größeres transportiert werden muss oder, keine Ahnung, sie irgendwo nach Brandenburg fahren muss. Wo man dann schlechter mit dem Fahrrad hinkommt. [...] Mich stört's nicht. #00:40:36#

R: Zu dem Gruppending passt auch so ein bisschen die Frage, die weiter unten ist: Inwiefern fühlt es sich anders an, mit anderen Frauen Fahrrad zu fahren? Und fühlt sich das in irgendeiner Weise anders an, als mit Männern in der Gruppe zu fahren? Also in der anderen Fokusgruppe haben wir so ein bisschen darüber geredet, ob man sich generell anders verhält, wenn man Fahrrad fährt in der Gruppe und dann auch so ja-- [lachen] #00:41:04-1#

P1: Fahrt ihr oft in Gruppen Fahrrad? #00:41:08-5#

P2: Schon ab und zu. [...]

P3: Nicht so richtig oft. Also so zu zweit schon auch viel. [Zustimmung] Aber ich finde zum Beispiel zu dritt zu fahren ist mit dem Fahrrad einfach immer doof. Also es passiert schon auch häufiger, aber es ist halt so, dass Fahrradwege nie für drei Leute ausgelegt sind und man möchte sich dann ja eigentlich schon auch unterhalten. Und ich finde eigentlich so ein Ding von: Okay wir fahren-- also ich fahre mit mehr als einer weiteren Personen Fahrrad, das ist dann schon auch so: Okay, man fährt irgendwie langsamer, weil man sich halt nebenbei noch unterhält [Zustimmung] und das funktioniert aber einfach nicht, weil die Fahrradwege halt immer nur für maximal zwei Fahrräder, weil ein [unverständlich] entgegenkommen sollte, ausgelegt sind und das finde ich irgendwie schon auch sehr schade. Ich glaube, wenn man da Fahrradwege so gestaltet würde, dass man zu dritt nebeneinander fährt. Dann würden ja auch alle Gruppen Konstellationen immer aufgehen, egal wie die Gruppengrößen sind. [Zustimmung] Weil sobald ich mit drei Leuten nebeneinander fahre ich so alle Gruppen Kombinationen durch. Und das finde ich, ist dann schon auch ein Ding, dass es irgendwie schwierig ist, aber sobald es dann mit mehreren ist, finde ich, ergibt sich das auch relativ schnell, dass man dann halt-- die Gruppen sich so immer mal wieder wechseln [Zustimmung] und dann fährt man halt neben anderen. Aber ich finde so, insgesamt ist eigentlich eher ein Ding von Gruppen, langsamer unterwegs zu sein. [Zustimmung] #00:42:24-6#

P1: Safe. Und halt reden ganz oft habe ich das Gefühl also, ja. [...] Ich finde es manchmal voll nervig in der Gruppe zu sein, weil ich irgendwie immer schneller fahren will und dann [lachen] ist es manchmal dann ... also dieses Gruppengefühl, dass man dann halt so darauf achten muss. [Zustimmung] Oder ich erinnere mich noch an die Schulzeit, wo wir immer zusammen zur Schule gefahren sind. Das war immer auch halt so zwei Leute und dann immer eine Person fuhr

dann halt hinten oder halt so vorne und das war immer so: Und wer fällt jetzt mit wem irgendwie nebeneinander so? [lachen] Aber ich fahr auch echt nicht so oft in so größeren Gruppen, also eher so mit zwei, drei Leuten irgendwie mal zur Uni oder zurück oder so.. #00:43:07-3#

R: Habt ihr da schonmal einen Unterschied gemerkt, wenn ihr mit einem anderen Mann gefahren seid? Was ist, wenn ihr mit einer anderen Frau gefahren seid? Also wenn es einfach nicht so ist, dann ist es so. #00:43:17-6#

P4: Irgendwie aus dem Bauchgefühl ist es so, dass Männer in meinem Umfeld tendenziell schneller fahren und ich dann eigentlich nicht so ultra Lust drauf habe, weil ich dann da so hinterherhetzen muss und dann komplett verschwitzt hier ankomme. Ähm. Das ist so das einzige. Aber sonst vom, keine Ahnung, so wohlfühlen oder so was? Habe ich jetzt keinen Unterschied-- würde ich jetzt keinen Unterschied von mir aus sagen. [...] #00:43:48#

P1: Ich habe mit meinem Bruder immer so ein bisschen, wer am schnellsten fahren kann. [lachen] Aber das ist vielleicht auch eher geschwisterlich. [lachen] #00:43:58-8#

P3: Also ich würde schon sagen, das mit der Geschwindigkeit ist manchmal so ein bisschen, aber es kommt halt auch super doll auf die Person an. Ich habe das auch mit Freundinnen, dass es mit manchen so ist, dieses: Okay, lass mal beeilen und einfach schnell irgendwo ankommen und mit anderen ist halt eher so: Okay, ne, ich weiß einfach, dass die eine Person gemütlicher fährt, weil wenn ich alleine fahre, fahr ich schon auch meistens schneller. Und dann ist halt so, dass ich finde immer passt man sich dann in Gruppen oder zu zweit auch immer ein bisschen aneinander an #00:44:30-9#

P1: Voll.

P4: Ja.

P1: Ich hab aber gerade so gedacht, weil ich glaube, so in Lüneburg merke ich auch nicht so viele Unterschiede, irgendwie so von Gender irgendwie mit Fahrradfahren, aber-- also mit denen ich zusammen irgendwo hinfahre. Aber ich dachte gerade irgendwie so nochmal an meine Familie und ich glaube mein Vater und mein Bruder machen auch einfach viel mehr so Quatsch auf dem Fahrrad. [lachen] Also einfach so halt so unsicher fahren, in Führungsstrichen. Also ich glaube so, wenn ich so an Fahrradtouren mit meiner Familie denke, dann habe ich so konstant, dass die Stimme meiner Mutter im Ohr die so ist so: „Stooohp. [lachen] Und hört auf! [lachen] Es passiert gleich was! “ [lachen] Und halt irgendwie dieses so immer irgendwie zu versuchen so einen Wheelie zu machen oder irgendwie gegenseitig, irgendwie Fangen spielen auf dem Fahrrad oder irgendwie so Sachen machen die halt nicht so komplett so-- also vielleicht ein bisschen [Zustimmung] dumm sind in der Situation oder einfach ein bisschen mehr, so weiß ich nicht, rowdy? [...] Ja, da musste ich irgendwie grad dran denken, dass die beiden das auf jeden Fall mehr machen und das zum Beispiel mein Bruder auch ultra viel freihändig fährt und dass ich das eigentlich auch gerne mache-- aber das ich auf jeden Fall auch mehr Angst-- also das vielleicht mehr so, meine Mutter hat auf jeden Fall mehr so Angst oder ich vielleicht bin auch eher so vorsichtiger in der Hinsicht, während es meinem Bruder irgendwie so mega am Arsch vorbeigeht. Also es ist so—[Zustimmung] einfach nur so Spaß haben und irgendwie so: „Ist doch egal, und ja, und wenn ich da jemandem den Weg abschneiden.“ Also ich glaube, besonders mein Bruder hat schon manchmal so ein ultra Machoverhalten im Fahrradfahren so, also so einfach so: „Ja ich fahr jetzt halt!“ Also ja und manchmal finde ich das auch lustig, aber manchmal ist es auch so: Chill mal. [lacht] #00:46:03-6#

R: Das passt so ein bisschen zu der Frage: Wenn-- Wenn ihr Fahrradfahren fällt es euch einfach Platz einzunehmen im Gegensatz zu Autos oder schreckt euch das ab? Also wenn du sagst, dein Bruder sagt einfach, er fährt jetzt einfach so, [Zustimmung] dann setzt er sich ja schon irgendwie durch. Und ja, also die Frage ist ein bisschen so wie-- wie seht ihr das bei euch selber? Also wie-- Auch so was für Merkmale braucht man, um Fahrrad zu fahren? In der Stadt? Habt ihr auch schon ein bisschen so drüber geredet, dass man sich schon ein bisschen durchsetzen muss. Aber ihr könnt die Frage auch noch mal lesen. [lachen] #00:46:42-7#

P1: Wo denn? #00:46:44-0#

R: Das ist so die erste Frage, die so ein größerer Absatz ist. [...]

P3: Ich finde es irgendwie schwer so—ich würde sagen so an sich, denk ich mir schon auch manchmal: Okay, nee. Ich fahr da jetzt einfach. Wobei ich dann auch oft mit: Okay, ich weiß, dass ich theoretisch im Recht bin [...] abläuft. Also wenn irgendwie da ist ein Fahrradweg, aber der ist nicht benutzungspflichtig und ich fahr dann auf der Straße, bin ich so: Okay, ich darf auch einfach auf der Straße fahren. Und dann stört es mich einfach mega doll, wenn Autos anfangen zu hupen oder so und dann denke ich mir auch so: Nö, jetzt erst recht nicht.

P1: So Trotz [...].

P3: Und dann halte ich so mit Absicht diese anderthalb Meter Abstand noch vom Rand ein—

P4: Same. [lachen]

P3: damit mich niemand irgendwie überholen kann. [Zustimmung] Das ist schon auch irgendwie was, das bei mir dann glaub ich, so kommt dieses: Nee, jetzt, wenn hier wer anfängt quasi im Straßenverkehr zu pöbeln, obwohl sie nicht im Recht sind und einfach nur um den Fahrradverkehr einzuschränken, finde ich das, was mich voll stört und wo ich dann auch so mit Absicht mich versuche, dagegen ein bisschen aufzulehnen und dann vielleicht auch dann nicht so ganz zu fahren, wie ich mich sonst verhalten würde, wo ich einfach denke: Okay, können ja alle ein bisschen Platz machen. Dann ist für alle irgendwie entspannter. Ähm. Aber wenn es so zu ein bisschen mehr konfrontativeren Situationen kommt, bin ich auf jeden Fall die, die dann auch sagt: Okay, im Notfall fahre ich halt jetzt gerade mal von der Straße runter, weil man halt als Fahrrad immer den Kürzeren zieht. Und ich glaube, das ist schon auch was, was ich sehr im Kopf habe. Dieses: Nein, ich bin halt, wenn ich über die Kreuzung fahre, gucke ich halt lieber noch einmal mehr. Weil beim Fahrrad ist man sonst halt einfach die Person, die auf dem Boden liegt. #00:48:25-3#

P1: Voll.

P4: Safe.

P1: [...] Ich habe auch gerade gedacht, bei mir hat sich das glaube ich voll verändert. Also so, ich musste gerade denken, so in der Schule und auch so in den ersten Uni-Jahren habe ich glaube ich immer, wenn ein Auto so schnell mir entgegenkam, bin-- oder so, es gibt so Engenstraßen im Roten Feld, wo so kleine Hügel sind, dass nur ein Auto durch kann und das Auto eindeutig auf mich zukam: So, ich fahre da jetzt durch. Dann bin ich halt meistens auf dem Bürgersteig gefahren um das halt alles so einfacher zu machen und halt damit das Auto schneller durchfahren kann. Und es hat sich aber nie jemand bedankt und dann habe ich irgendwann so-- also halt nie irgendwie so gewunken oder so und jetzt ist es halt eher so, dass ich, besonders wenn Autos auch zu schnell fahren auf einer Straße, wo ich halt weiß, dass es eine dreißiger Zone ist, zum Beispiel, dass ich dann halt einfach so mega denen entgegen fahre. [lacht] Und das ist eigentlich ziemlich gefährlich, an sich irgendwie. Aber ich bin da halt immer so: Ja, ihr habt mich gesehen, ich habe Licht, ihr seht mich, so, ihr müsst jetzt langsamer fahren, so. Mhh. Und das ist ein bisschen doof, aber also meine Mutter macht das auch immer. [lachen] Auch, also keine Ahnung, und da, sie ist-- manchmal macht das noch so sehr extrem. [unverständlich] Oh ist ja voll peinlich. [lachen] Aber ähm, ja, also da habe ich schon manchmal so diesen Impuls, so von wegen so, das sollt ihr gerade nicht. Und guck mal, jetzt bin ich eine menschliche Barriere, auch wenn das ein bisschen weird ist [lacht] na ja. [...]

P4: Ich glaube, ich würde auch eher so, wie du das am Anfang gemacht hast. So ist das auf jeden Fall noch meine Situation—

P1: Voll.

P4: Dass ich eher mal lieber dem Konflikt aus dem Weg gehe [Zustimmung] und einfach zur Seite weiter und dann. Ja. #00:50:03-2#

P3: Wobei es da glaub ich bei mir auch sehr darauf ankommt, ob ich die Umgebung kenne oder nicht. Also weil, wenn ich in einer neuen Stadt unterwegs bin, dann würde ich definitiv aus dem Weg gehen, [Zustimmung] weil ich mir dann selber auch nicht so sicher bin über die Situation. [Zustimmung] Auch wie so Autofahrer sich generell verhalten, wie das gerade in dem Umfeld ist, wo ich gerade fahre oder so. Aber wenn man sich dann halt auskennt und auch weiß, es

bringt halt irgendwie gar nichts, wenn ich euch hier durchlasse, weil da vorne ist die Ampel und nervt jetzt einfach nicht und fährt halt hinter mir. Auch wenn es jetzt noch 10 Meter langsam Fahren ist. Dann ist es glaube ich was, wo ich das viel eher dann durchsetze, mir denke: Okay, ich sehe es halt gar nicht ein, jetzt Platz zu machen dafür, dass ich ausgebremsst werde, um irgendwie dann gleich an der Ampel wieder ausgebremsst zu werden von dem Auto, was vor mir steht oder so. [Zustimmung] #00:50:52#

P2: Ja, ich glaube, bei mir ist es auch so, in unübersichtlichen Situationen halte ich mich immer eher zurück und steig dann zur Not auch ab und okay und lass die Autofahrer dann einfach machen. Ähm, aber in-- wenn ich mich in dem Umfeld sicher fühle und so wie du gesagt hast, weiß, dass ich im Recht bin, dann ist es inzwischen auch so, dann setze ich das auch durch und dann [...] ja fahre ich halt trotzdem. Ähm, auch wenn es irgendwie eine etwas konfrontativere Situation ist, weil ich mir dann auch denke, also irgendwie muss das mit dem Fahrrad fahren ja klappen [lachen] und Autofahrer: Ihr müsst auch einfach mal Rücksicht nehmen. Und das ist mein Recht als Fahrradfahrende. Ich darf das und jetzt passt halt auf. Aber an sich ist natürlich klar, wenn irgendwas passiert, dass die Fahrradfahrende Person hat die Arschkarte und liegt dann am Boden. Deshalb in unübersichtlichen Situationen echt dann eher vorsichtig. [Zustimmung] #00:51:49-7#

P1: Denkt ihr da so bewusst drüber nach? Weil ich glaube, ich denke irgendwie selten darüber nach, dass ich wirklich so gefährdet bin, irgendwie, manchmal. Also ich glaube, ich denke irgendwie dann so: Okay, es kann immer was passieren, deswegen bin ich halt vorsichtig und achte voll auf meine Umgebung und so beim Fahrradfahren. Aber ich denke irgendwie doch nicht so oft darüber nach, dass ich wirklich so im Nachteil bin, einfach im Vergleich zu so Autos oder anderen Gefährten. [Zustimmung] #00:52:17-0#

P3: Ich glaub, ich denke da vor allem so an Kreuzungseinmündung—

P4: Jaa.

P3: --drüber nach. Also, dieses: Okay, ich fahr halt die ganze Zeit auf einer relativ so-- relativ großen Hauptstraße oder so und immer wieder kommen von der Seite so kleinere oder größere Straßen, die darauf einmünden. Ich finde, hier in Lüneburg ist das so voll die Stelle von Denn's. #00:52:38-2#

P1: Jaa! Oh mein Gott, die ist so--#00:52:38-8#

P3: Und da bin ich auch schon echt ein- bis zweimal fast vom Fahrrad geholt worden, [Zustimmung] weil der Radweg ja auch beidseitig, also auf der einen Seite verläuft aber in beide Richtungen und dann gucken halt ganz viele Autofahrende einfach nur in eine Richtung. Gucken halt nach links sind so: Ja ist frei, auf geht's raus. [Zustimmung] Und dann kommt man halt von der anderen Seite und dann ist es halt wirklich so okay, ich muss halt mit dem Fahrrad bremsen und ich muss da vorausschauend fahren und wenn ich nicht vorausschauend fahre, die anderen gucken halt nicht auf mich. [Zustimmung] Und das ist glaube ich was, wo ich schon dem-- also wo ich mir schon sehr bewusst bin, dass ich da selber diejenige bin, die dann in der Gefahr ist. Aber ja, sonst so insgesamt denke ich, da glaube ich in anderen Situationen nicht so viel drüber nach, sondern vor allem so, so Einmündungssituation. #00:53:24-3#

P1: An der Einmündung habe ich auch schon einige Vollbremsungen von Autos aber beobachtet, aber ja. Oder wegen mir [...] [lachen] Ja. #00:53:37-2#

P2: Doch in der Situation, wo ich noch ab und zu drüber nachdenke, wenn ich an parkenden Autos vorbeifahre und dann Angst habe, dass die Türen aufgemacht werden. #00:53:44-4#

P4: Oh ja.

P1: Ich fahr auch viel zu oft zu nah dran an den Autos, [Zustimmung] weil neben mir n Auto fährt oder irgendwie. #00:53:50#

P2: Ja, das ist auch so eine ganz gruselige Situation irgendwie. #00:53:53-2#

P3: Oder wenn die so rückwärts ausparken.

P4: Ja. [Zustimmung]

P3: Dann aber auch nicht so richtig gucken. #00:53:57-5#

P1: Und nicht so richtig sehen. Ja. #00:53:59-0#

P3: Ja.

P2: Oder wenn es dunkel ist, [Zustimmung] dann auch und ich mir nicht sicher bin, wie gut das Licht-- also mein Licht ist super, aber trotzdem, ich weiß, wenn ich Auto fahre, dann hat man ja auch manchmal das Gefühl: Okay, sehe ich jetzt gerade wirklich alles, was um mich herum passiert? Und wenn ich mich dann in die Autofahrer reinversetz' und mir vorstelle, dass die halt auch gerade auf voll viel achten müssen, so weil überall irgendwas ist. Sehen die mich da wirklich? I don't know... Und ich glaub, du wolltest gerade noch was sagen, oder? #00:54:29-0#

P4: Ja, mir ist auch noch eine Situation eingefallen. Wenn so der Fahrradweg wirklich direkt an der Straße ist und das halt eine große Straße ist, dann keine Ahnung wodurch das kommt, aber hab ich schon immer mal wieder Angst, dass die irgendwie das Lenkrad verreißen oder so was und dann auf einmal zur Seite fahren. #00:54:47-8#

P1: Weil da keine Barriere oder so ist, die dann sozusagen den Fahrradweg schafft—

P4: Ja, ja.

P1: Ja.

P4: Oder was ich sehr cool finde, wenn es so Fahrradwege gibt, wo die Parkspur zwischen der, der normalen Straße mit den Autos und dem Fahrradweg ist, da fühlt man sich richtig sicher. Aber so halt ja, direkt neben der Straße habe ich schon manchmal das Gefühl. #00:55:12-4#

P1: Voll.

R: [...] Ich habe, glaube ich jetzt noch so zwei Fragen für so—die so generell um's Fahrrad gehen. und dann würden wir vielleicht noch so eine Viertelstunde oder so über so Medien und Fahrrad reden. Ähm, die eine Frage, die ich noch habe, ist, ähm die zweite, die so ein bisschen länger ist. Habt ihr euch auf dem Fahrrad schon mal so verwundbarer oder angreifbarer gefühlt als mit anderen Verkehrsmitteln? Also nicht, wenn wir ganz viel über Sicherheit im Straßenverkehr geredet. Aber ähm, jetzt geht es eher um so Sichtbarkeit in der Öffentlichkeit und eventuell auch vor männlich gelesenen Personen. So. Habt ihr eventuell schon mal so blöden Kommentar gekriegt auf dem Fahrrad oder hattet ihr das Gefühl, ihr seid irgendwie, so mehr exposed, wenn ihr auf dem Fahrrad seid? In der anderen Gruppe haben wir zum Beispiel über so Vergleich ÖPNV und Fahrrad so geredet. Im Sinne von Sicherheit in der Hinsicht. Aber ich weiß auch, das ist eine so bisschen blödere Frage ist, also wenn ihr da nicht so drauf eingehen wollt, ist auch voll okay. #00:56:23-9#

P4: Also mir wär jetzt erstmal im Vergleich zu laufen eingefallen, dass ich mir voll oft, vor allem abends sehr glücklich mit meinem Fahrrad bin, weil ich weiß, ich bin schnell irgendwo weg und da habe ich auch deutlich weniger das Gefühl, dass mir irgendjemand was sagen würde. Hinterherrufen. Wie auch immer. Ähm, als wenn ich zu Fuß laufe. #00:56:47#

P3: Ja, auf jeden Fall.

P4: Also auf dem Fahrrad erlebe ich das eigentlich gar nicht. Es gibt jetzt keinen Situation wo mir-- was mir einfällt. Wohingegen so zu Fuß ist schon doof.

P1: Also irgendwie auch so ein Sicherheitsaspekt, oder? Also dass man sich vielleicht sicherer fühlt auf dem Fahrrad, wenn man unterwegs ist. Also ich fühle mich, glaube ich, sicherer—

P4: Jaa.

P1: --wenn ich abends damit unterwegs bin, weil ich das Gefühl habe, dass ich weniger verletzlich bin, irgendwie. #00:57:11-3#

P4: Jaa. Schon.

P2: Weil man halt schnell durch die Situation durchkommt-- #00:57:16-0#

P1: Theoretisch, also. #00:57:17-2#

P2: Ja, genau. #00:57:18-3#

P4: Und auch so diese Blicke nicht so zählen. Hab ich das Gefühl. Ich glaube, was mir mal früher gesagt wurde: So guck möglichst—ähh—selbstbewusst, so, wenn du irgendwo in einer Situation bist, wo du dich eigentlich nicht so wohl fühlst. Und auf dem Fahrrad, keine Ahnung, hab ich das Gefühl, ich kann trotzdem irgendwie nicht selbstbewusst gucken, und dann ist es nicht so.. Ja. Wird es nicht so aufgenommen, oder die sehen das halt gar nicht erst. #00:57:45#

P3: Ich finde, zu Fuß passiert es halt auch viel, viel häufiger, dass man mit anderen Personen ein ähnliches Tempo läuft [Zustimmung] und dann dieses: Okay, läuft gerade eine Person hinter mir her [Zustimmung] oder läuft die eigentlich nur dieselbe Strecke? Und gerade wenn ich so mitm Bus fahre, dann komme ich irgendwo an, dann muss ich ja auch noch nach Hause laufen, weil ich bin ja eigentlich nicht direkt zu Hause. [Zustimmung] Dann habe ich dann nachher trotzdem noch die Laufstrecke [Zustimmung] Und auch so, im öffentlichen Nahverkehr würde ich auch sagen: Ich kann der Situation nicht aus dem Weg gehen.

P1: Ja.

P4: Ja.

P3: Also natürlich kann ich mich vielleicht da vor Ort sicherer fühlen. Wobei auch gerade abends und nachts find ich das oft eher komisch, dann in nem Bus zu sitzen wo vielleicht noch so zwei Personen drin sitzen [Zustimmung] und ich das Gefühl habe: Okay, ich-- irgendwie ist es halt so eine Situation, wo man total wenig selber entscheiden kann und auf dem Fahrrad, wenn ich halt dann merke: Okay nee, ich glaube, ich würde jetzt einfach nicht links die Straße fahren, auch wenn es jetzt das schnellste wäre, dann habe ich das Gefühl, dass ein Umweg aber auch nicht so viel ausmacht [Zustimmung], sondern dann fahre ich halt drei Minuten länger. Wenn ich aber den Umweg zu Fuß laufen will, dann bin ich halt immer noch mal eine Viertelstunde länger im Dunkeln unterwegs—

P4: Jaa.

P3: Wo ich dann auch nicht so weiß, okay, ist das jetzt sinnvoll oder nicht? Und ja, ich glaube, mitm Fahrrad mache ich mir dann schon auch ein bisschen weniger Gedanken, wo ich fahre? [Zustimmung] Also zu Fuß würde ich glaub ich im Dunkeln nicht unbedingt alleine durchn' Kurpark oder so.. [Zustimmung] Wenn ich jetzt aber von zur Uelzener Straße müsste und von der Soltauer komme, würde ich mit dem Fahrrad vielleicht doch den Mittelweg einfach durchfahren, weil es ist halt so: Okay, das ist beleuchtet und ist auch irgendwie einfach ein Radweg und da würd es mich glaub ich nicht stören, aber wenn ich da zu Fuß durch laufen würde, würd ich mir da glaube ich voll Gedanken darüber machen. [Zustimmung]

P4: Jaa.

P3: Und da würde ich mich, so fühle ich mich glaube ich aufm Fahrrad einfach sicherer. Wobei ich auch nicht weiß, ob es wirklich, ob es wirklich sicherer ist [lachen] oder ob es nur Gefühl ist. Wobei das ja schon total viel ausmacht oft. #00:59:30-4#

P1: Ja [...] ich habe grade irgendwie auch so gedacht, dass es für mich auch voll auf die Jahreszeit ankommt, weil im Winter ist es immer viel dunkler und im Winter ziehe ich mich aber auch immer sehr dick an, sodass ich glaube man nicht immer von außen erkennt, also dass man mich nicht direkt als Frau identifizieren kann.

P4: Ja.

P1: Und im Sommer ist es eher so, also wenn ich im Sommer Fahrrad fahre ist es mir schon passiert, dass man so Kommentare bekommt, die man zum Beispiel sonst eher so zu Fuß bekommen würde. Also einfach so Catcalls oder so was oder einfach so doofe Kommentare. Mhh, aber halt auch einfach, weil man erkennbar ist bis zu einem bestimmten Punkt, also einfach so, weil wenn ich halt ein Hoodie anhabe und eine dicke Daunenjacke und irgendwie eine Jeans—

P4: Jaa.

P1: --dann sieht man mich nicht. Also dann erkennt man mich nicht. Besonders wenn es dunkel ist und man nur mein Licht sieht. So, dann ist ja irgendwo keine Identifizierung möglich. Aber wenn ich halt im Sommer in einem Top und einer kurzen Hose rumfahre, ist es halt was anderes, so.

P4: Jaa.

P1: Ähm. Ja. Deswegen glaube ich, macht das schon ein Unterschied, auch. Also die Jahreszeit einfach so für die Sicherheit oder das Gefühl vom Fahrradfahren, also dass man einfach viel sichtbarer ist. [Zustimmung] Ja. #01:00:38-2#

P3: Wobei ich zum Beispiel Helligkeit-- finde ich schon auch ein Punkt, der bei mir auch viel ausmacht. [Zustimmung] Also auch wenn ich im Winter vielleicht weniger identifizierbar bin, ist es da schon auch was, wo ich dann sage: Okay, ich fahre jetzt vielleicht trotzdem nicht um Neun noch irgendwo alleine unbedingt mit dem Fahrrad hin, [Zustimmung] wenn es halt ne Strecke ist, die ich vielleicht noch nicht so ganz einschätzen kann, weil ich sie nicht oft fahre oder so. #1:01:02#

P1: Voll.

P3: Und im Sommer würde ich die aber halt einfach fahren, weil es ist halt hell und dann—

P1: Safe.

P3: --habe ich irgendwie- also wahrscheinlich ist genauso viel Betrieb im Sommer wie im Winter auf dieser Strecke und das ist ein bisschen egal, weil es ist sowieso niemand unterwegs oder so, [Zustimmung] aber es macht für mich schon was aus, welche Jahreszeit es ist. #1:01:19#

P2: Ja. [Zustimmung]

P3: Aber vielleicht ist das auch was, was einfach viel so anerzogen wurde. Also das war bei mir zu Hause schon so: Okay, wenn es dunkel ist, fährst du nicht mehr alleine Fahrrad. [Zustimmung] #01:01:28-5#

P1: Aber ich find's-- ich meine, es kann ja auch beides zusammen sein. Also es kann ja auch sein, dass man sich sicherer fühlt im Hellen und dass man gleichzeitig [Zustimmung] mehr sichtbar ist. Also es ist ja irgendwie beides zusammen möglich, irgendwie. [Zustimmung] Also es schließt sich ja gar nicht aus. Ja. #01:01:45-1#

R: Dann die letzte Frage aus dem Bereich vielleicht noch-- also eine Frage wäre auch noch: Habt ihr jemals den Eindruck gehabt, dass Frauen so was wie Fahrradfahren einfach nicht machen? Aber ich hatte das Gefühl, das ist eher so Nein. Also ihr könnt dazu auch noch was sagen, aber ich glaube, so euer Eindruck ist da eher nicht so, oder?

P3: Ich habe es jetzt tatsächlich in den letzten zwei Monaten zweimal mitbekommen von Leuten in meinem Umfeld, die es aber nicht können. Und da weiß ich nicht, ob das halt nur ein Zufall ist, dass es jetzt Frauen betrifft. Oder, aber es sind halt auch beides Internationals. Aber ich weiß halt nicht, ob es da jetzt anders wäre, ob sie als-- also ob Männer da zum Beispiel Fahrrad lernen fahren oder nicht. Weiß nicht, aber da, hat mich auf jeden Fall überrascht. Dieses: Okay, ich kann kein Fahrrad fahren, weil es einfach in Lüneburg kaum auftaucht. [Zustimmung] #01:02:40#

P4: Also ich habe einen Freund, der fährt auch kein Fahrrad und ja, der kann es halt auch nicht. Ähm, obwohl er in der Stadt wohnt. Er kommt aus Amerika, aber er wohnt in einer Stadt, die halt super fahrradtauglich ist, so. [...] Also, ja. Und bei Frauen kenne ich das zum Beispiel nicht, also. #01:02:59-8#

R: [...] Ansonsten dann: Hat euch schon mal eure Kleidungswahl vom Fahrradfahren abgehalten? #01:03:08#

P4: Ja schon. #01:03:11-0#

P1: Jaa.

P2: Ja.

P1: Auf jeden Fall. Also irgendwie, also da muss ich gerade wieder an so Sommer und Sichtbarkeit und so denken und so kurze Röcke und so was. [Zustimmung] Und also keine Ahnung. Also ich habe mir jetzt so vor zwei Jahren irgendwie halt immer so Fahrradhosen also gekauft und ich ziehe-- also ich ziehe im Sommer, die jetzt immer an, wenn ich nicht laufe, weil ich halt immer das Gefühl habe, dass es mir mega unangenehm ist, Fahrrad zu fahren. Auch mit irgendwie einem Kleid oder irgendwie einem Rock, wenn ich halt nicht diese Hose drunter an hab, weil ich mich schon sehr auch so von Blicken und so sehr unsicher fühle, sonst, ja. Also da achte ich schon darauf, was ich da noch anziehe in dem Moment.

P4: Ja, ich glaube, manchmal denk ich mir dann auch okay, das ziehe ich jetzt heute nicht an, weil ich Fahrrad fahre. Oder wenn ich, ja, also Rock und Kleider, dann, wenn ich das unbedingt anziehen möchte, dann fahre ich schon auch manchmal kein Fahrrad oder zieh auch irgendwas

drunter. [Zustimmung] [...] Aber es sind mehr so Röcke und Kleider bei mir, würde ich sagen.
Also. #01:04:22-6#

P1: Voll. #01:04:23#

P2: Ich überlege gerade noch ins Gegenteil, wenn es im Winter einfach kalt ist und man dann richtig dick angezogen ist und dann aber Fahrrad fährt und es zu warm wird. [Zustimmung, lachen] Ich finde, es ist immer ein Struggle [lachen], gut angezogen zu sein im Winter für's Fahrradfahren [Zustimmung]. Und da ist es glaube ich dann teilweise auch so, dass ich mich lieber dicker anziehe und dann laufe, statt diesen Struggle zu haben beim Fahrradfahren. [Zustimmung] Ja. #01:04:51#

P1: Voll.

R: Habt ihr den Begriff Helmfrisur schon mal gehört? #01:04:56-9#

[lachen]

P1: Ja. [lachen]

R: So irgendwie in eurem Umfeld? #01:05:01-1#

P3: Nee?

R: Also, oder habt ihr da irgendwelche Assoziationen mit? #01:05:04-8#

P4: Helmfrisur?

R: Mhm.

P1: Also bei uns war es immer so, dass meine Mutter hat uns immer gesagt, ihr müsst halt einen Helm anziehen. Dann habe ich den, also in der Grundschule noch, bis zur Ecke angezogen und dann ausgezogen. [lachen]

P4: Jaaa, same.

P1: Weil das war halt so uncool, einen Helm zu tragen [lachen] und alle haben keinen Helm [Zustimmung] getragen. Und dann, ja. [lachen]

P4: Ja.

P1: Aber voll interessant irgendwie das ganze Helmthema, [Zustimmung] weil ich habe mir so einen-- also vor ein paar Jahren hatte so eine entfernte Verwandte einen Unfall und ist halt leider gestorben und hat halt auch einen Helm an, aber der war halt kaputt, als sie ihn angehabt hat. Und dann habe ich mir halt auch nochmal einen Helm gekauft und war halt so ich zieh den jetzt mal an. Das ist irgendwie so ein klappbarer Helm [lachen], das heißt, ich war so: Okay, ist ganz praktisch und so, aber ich ziehe ihn jetzt-- dann habe ich ihn eine Weile halt angezogen, so die letzten zwei Sommer und so. Und im Winter war es irgendwie immer voll unpraktisch, weil so Mütze und irgendwie alles. Und ähm, jetzt irgendwie ziehe ich ihn auch gar nicht mehr an und irgendwie keine Ahnung. Ist auch irgendwie so eine Faulheit Sache bis zum bestimmten Punkt bzw. Prioritätensetzung irgendwo. Ja. #01:06:05-7#

P2: Hm, ich fahre eigentlich immer mit Helm. Weil ich mir halt denke, es geht nicht darum, dass ich keine Fehler mache. Also ich fühle mich relativ sicher, auf, auf freier Strecke kein Problem. Aber andere Leute können halt Fehler machen. Und wie du gesagt hast, wenn ein Auto mal irgendwo ausschwenkt oder wenn ein Auto irgendwo rauskommt oder eine Tür aufgeht, das ist nicht mein Verschulden dann. Aber es kann halt trotzdem eine richtig bescheuerte Situation sein und deshalb tue ich alles, damit ich mich einfach schütze. Und ja. [Zustimmung]. #01:06:45#

P3: Ich trag tatsächlich auch immer nen Helm, und es ist schon auch so ein Ding, dass ich, als ich mir einen neuen Helm gekauft habe, ähm, in den Fahrradladen gegangen bin und gesagt habe: Okay, ich möchte gerne einen neuen Helm, es muss ein Zopf drunter passen. [lachen] Und dann hieß es aber so direkt: Nein, das gib't nicht. Und ich war so: Naja, aber unter meinem alten Helm ging das ja auch. [lachen] Dann habe ich tatsächlich auch so den ersten Helm, den ich aufprobiert hab, das hat auch gepasst. Und er war so: Das habe ich ja noch nie gesehen, dass das passt. [lachen] Ich hab's ja gesagt, das das geht. [lachen]

P1: So Mind blown. [lachen]

P3: Und das war für mich schon auch so ein Ding, weil ich nicht oft offene Haare habe und es sehr, sehr nervig finde, wenn ich dann offene Haare und irgendwie Helm und dann doch noch Mütze. Es ist einfach super nervig. Aber bei mir ist es auch so ein Ding, dass ich immer sage: Okay, ohne Helm fahre ich eigentlich kein Fahrrad, weil ich glaub ich mich so doll über mich selber ärgern würde, wenn ich nachher einen Unfall habe und so denke: Hätte's du mal den Helm aufgehabt. Und ja, aber ich kann mich auf jeden Fall auch an die Zeit erinnern, so gerade in der Schule, Oberstufe, war ich schon auch immer so eine der einzigen, die einen Helm hatte und ich fand es auch oft nicht so einfach, dann trotzdem einfach einen Helm aufzuziehen. Aber irgendwie habe ich immer gedacht, so: Okay, neun Kilometer sind schon auch einfach jeden Tag eine Strecke, wo man irgendwie viel Unfallpotenzial auch hat. [Zustimmung] Und jetzt so seit der Uni oder nach der Schule, dann fand ich es danach viel entspannter, weil ich hatte so das Gefühl, in der Schule wird es viel mehr gejudged und jetzt ist halt so: Okay, mach halt was du möchtest und es ist einfach fine für alle. Und das ist aber nicht, dass das irgendwie ein Thema ist—

P4: Ja.

P3: --sondern [...] Zum Teil eher umgekehrt, also ich weiß noch, am Anfang vom ersten Semester war ich schon auch so mit die einzige und um mich herum haben so immer mehr ein Helm [lachen] sich angeschafft und waren so: Ja, ist vielleicht schon doch ganz schlau. Und mittlerweile sind schon relativ viele. [Zustimmung] Das ist witzig. #01:08:43-0#

P1: Vielleicht fange ich auch ab morgen damit an [lachen] wieder einen Helm zu tragen [lachen] #01:08:46-4#

R: [...] Dann, ähm, habe ich jetzt noch so ein paar Fragen zum Abschluss zu Fahrrad und Medien. Also bzw. wir haben ja auch schon über Vorbilder geredet und ob ihr irgendwelche Vorbilder habt oder ob ihr das Gefühl habt, Vorbilder haben euch beeinflusst beim Fahrradfahren und das dann zusammen mit so, ob euch mal irgendwas-- oder ob ihr euch an irgendwelche Situationen erinnern könnt, wo ihr Fahrrad mit Medien so in Verbindung gesehen habt. Irgendwelche Schlagzeilen, irgendwelche Sachen, die euch so, wo ihr das Gefühl habt, Fahrrad fahren ist in den Medien so und so vertreten in Deutschland. #01:09:30#

P2: Ich habe das mit dem Helmenthema, dass ich in Filmen und so was häufiger drauf achte, ob die Leute einen Helm tragen und was das ausmacht. [Zustimmung] Ähm, ja, so in der Hinsicht, bisschen aufmerksam. #01:09:46-5#

P1: [...] Meine erste Assoziation ist gerade irgendwie diese Radfahlerin und Letzte Generation, so dass ist so die letzte Schlagzeile, die mir so im Kopf herumspekt. Aber sonst? Also irgendwie geht es voll oft finde ich um so ähm: Wie viel Platz oder wie das Verhalten zwischen Radfahrerinnen und so Autofahrerinnen ist und so Pöbeln im Straßenverkehr? Und keine Ahnung, jetzt war ja auch irgendwie in Berlin die Neuwahl. Und irgendwie war ja der Plan, diese eine Straße komplett verkehrsberuhigt zu machen in Berlin, und jetzt irgendwie so, die Frage wird das gemacht und aah. [lachen] #01:10:26#

P4: Ja.

P1: Und es ist so, so in der Hinsicht. Also, das ist irgendwie bei mir so präsent. #01:10:31-6#

R: Und auf sozialen Medien? Seid ihr da schonmal auf Leute oder vor allem auch Frauen, weiblich gelesenen Personen, gestoßen, die irgendwie über das Fahrrad berichten, wenn ihr soziale Medien benutzt? [...] Also die Antwort kann ja auch nein sein. #01:10:52-3#

P4: Nicht besonders. Also, nicht besonders, ne. [...] Aber vielleicht folge ich auch den falschen Seiten also. Nicht, dass das da irgendwie-- ich habe nicht in Erinnerung, dass irgendwo das Fahrrad so promoted wird. Von wegen. [...]

P1: Ja, so alltäglich, Fahrradfahren auch nicht so richtig irgendwie. Mhh, aber es gibt schon ein paar coole so Mountainbike Seiten [lachen] von Frauen die Mountainbike fahren und so. Ja, aber das ist halt dann auch so sportbezogen irgendwie. Aber, ja und halt auch eher so outdoormäßig. Also ich glaube dann, ich folge eher so halt so Frauen im Outdoorbereich, die dann halt auch manchmal Mountainbiken. Aber, ja genau. #01:11:45-5#

P2: Ich bin benutze eigentlich kaum soziale Medien, deshalb, schwierig zu beurteilen, aber [...] Ja wirklich in, ich schaue eher mit Filmen oder halt mit Büchern und irgendwie auch YouTube Videos und so. Und das ist es kaum Thema. Oder halt wenn dann Auto als Fortbewegungsmittel oder halt irgendwas anderes aber Fahrrad. [Zustimmung]

P3: Ja bei mir es glaub ich auch so, dass ich irgendwie zu sozialen Medien nicht so was zu sagen kann, aber [...] Ja, keine Ahnung, also ich finde, es ist jetzt nicht so, dass es irgendwo gefühlt ein großes Thema wäre. [Zustimmung]

R: Und glaubt ihr, es würde euer Fahrradverhalten in irgendeiner Weise verändern, wenn ihr sozusagen zum Beispiel, bei euch, wenn ihr soziale Medien gar nicht so viel benutzt ist dann ist das wahrscheinlich nicht so relevant. Aber so wenn ihr mehr Frauen mit alltäglichen Fahrradfahren sozialen Medien sehen würdet? #01:12:57-8#

P1: [...] Jaa [...], also ich weiß nicht so richtig. #01:13:05-9#

R: Ja, also ist ja auch-- die Antwort kann ja auch nein sein. #01:13:10-1#

P1: Ja. Ich glaube, ich suche danach nicht so richtig auf sozialen Medien. Das ist nicht so das bzw. also ich benutze halt nur Instagram sehr sporadisch und mhh, ja, ich glaube, das verändert irgendwie nicht so mein Verhältnis dazu. Also ich glaube, das beeinflusst mich in der Hinsicht nicht, sondern es ist für mich eher so was für so Inspiration und eher so kreative und künstlerische Dinge. Ja, deswegen würde ich eher so sagen, hat nicht so viel Effekt. Aber ich musste gerade irgendwie so an Film und so denken, dass man irgendwie so nie Leute auf Fahrrädern sieht, sondern immer so in Autoszenen drehen und spielen. Irgendwie so. Und vielleicht würde das schon was ändern, wenn es halt nicht so immer so präsent wäre dieses, diese Perspektive auf das Auto, als so das Ding. #01:13:55-1#

P3: Ja, das stimmt schon, im Film ist auch viel so, es sind entweder halt so alle Leute, die halt noch kein Auto fahren können, [lachen] da ist es dann so, ja, ihr müsst halt mit dem Fahrrad fahren oder es gibt so eine total romantisierte Vorstellung vom Fahrradfahren, dass das was total tolles— [lachen]

P1: Jaaa.

P3: --dass, da irgendwer mitm Fahrrad hinfährt.

P1: Ja.

P3: Das ist schon auch—eigentlich nicht so Realität. #01:14:18-3#

P1: Und dann nur so auf so Hollandrädern. So de-de-de-le. [Zustimmung, lachen] #01:14:19-7#

P2: Entweder das oder halt schnell aufs Fahrrad gesprungen und schnell los. Und dann ist aber auch nicht-- also das Fahrrad, steht dann zufällig auch in der Ecke, [lachen] und dann springt dann echt drauf [Zustimmung] und dann geht's sofort-- #01:14:31#

P3: Ja oder halt so ein Ausflug [Zustimmung] und dann so zum, keine Ahnung, Badensee oder so, [lachen] das wäre dann was, das würde halt mit dem Fahrrad passieren, weil das macht—

P1: --so Erholung--

P3: --dann so viel mehr, dann kann man auch so alles sehen und dann ist es aber viel mehr für die Szene, [Zustimmung] weil es ist ja gerade so schönes Wetter und weiß ja nicht. Ist dann so Romantisierung eines Sommertages. [lachen] #01:14:52#

P2: Und an den Wintertag und mit Regenhose [lachen] und dicker Winterjacke im Dunkeln denkt niemand #01:14:58-1#

P1: Never. #01:14:58#

R: Das Ding, wieso ich diesen Fragenteil noch eingebaut habe, ist, ich vergleiche das ja mit Frauen in England und weil die hat viel weniger, also statistisch gesehen, Fahrrad fahren. So, ist da halt die Frage, was kann irgendwie dieses Verhalten ändern. Oder was, was sind Ansatzpunkte, wo man halt so ansetzen könnte, um da zu empowern oder so. Und deshalb bringt das auch voll viel, wenn ihr zum Beispiel relativ viel Fahrrad fahrt, aber sowas halt gar nicht benutzt oder euch nicht daran erinnern könnt, das mal gesehen zu haben. Es ist trotzdem voll interessant.

P3: Ich wollte gerade auch sagen, so gerade wenn man selber halt irgendwie relativ gefestigt ist in dem, was man macht. Also wenn wir jetzt alle sagen: Okay, wir fahren eigentlich schon

relativ viel Fahrrad und es ist einfach so das Verkehrsmittel, wo wir denken da jetzt nicht zu viel drüber nach, dann ist es vielleicht etwas, was einen gar nicht so beeinflussen würde. [Zustimmung] Weil wenn ich selber irgendwie weiß, was ich, dass ich das machen möchte, dass ich einfach das Fahrrad benutze, dann beeinflusst mich das nicht so sehr, was dann irgendwie um mich herum andere Leute machen oder so. Aber wenn ich mir halt selber unsicher bin auf dem Fahrrad und dann sehe ich halt viele, die Fahrrad fahre, dann denk ich vielleicht: Okay, dann schließe ich mich da vielleicht an. [Zustimmung]

P1: Voll.

R: [unverständlich] Cool, danke. Ich glaube [...] wir sind durch. Außer, ihr habt noch etwas was ihr unbedingt loswerden wollt. [drückt Aufnahmestopp auf erstem Gerät]

P3: Oh was mir grade noch eingefallen ist, [zeigt auf zweites Aufnahmegerät] das läuft noch oder?

R: Mhm. #01:16:55# [lachen]

P3: So, repariert ihr euer Fahrrad selber?

P1: Ich hab jetzt angefangen, ja. Also ich hab zwischendurch, hab ich immer so bei Konrad [lokale universitäre Fahrradwerkstatt] so teilweise was repariert aber das hat manchmal einfach nicht gut geklappt und besonders bei so, keine Ahnung, so komplizierten Sachen hab ich's dann manchmal abgegeben also einfach beim Radhaus oder so.

P3: Ja.

P1: Aber letztens hab ich halt—das Fahrrad war komplett schrott, weil ich's auch zu Schrott gefahren hab [lachen] und dann hab ich mir n neues geholt und dann bin ich zu Konrad und hab wirklich eins zu eins so alles abgebaut von dem einen Fahrrad und an das andere Fahrrad wieder drangebaut und das war irgendwie so richtig nice, weil das war so: Ah, so funktioniert das. [lachen] Ähm, jetzt fühl ich mich auch n bisschen sicherer so was zu machen. #01:17:37#

P4: Ja mit Konrad, ja also mit deren Hilfe schon, selber, weil's günstiger ist. Aber davor hab ich's nie selber repariert, oder, also son Platten, schon, voll. [Zustimmung] Aber irgendwas, was irgendwie komplizierter war [...] nicht. #01:17:53#

P3: Ja. Weil ich find das war bei mir auch so, als ich dann einfach angefangen hab [unverständlich] man kann halt einfach nicht so viel kaputt machen, man kann's ja einfach versuchen und wenn nicht, kann ich das Fahrrad ja immer noch weggeben. Das war glaub ich schon auch was wo ich danach nochmal gedacht hab: Okay, es ist halt auch, zumindest bei mir Zuhause gewesen, dass [das] immer mein Papa gemacht hat [Zustimmung] wenn halt irgendwas war. [lachen] #01:18:13#

P1: Ja true--

P3: Da war das irgendwie ganz cool einfach anzufangen das selber zu machen— #01:18:18#

P1: Voll.

P3: --und hätte—also es war schon so, dass mein Papa das dann auch gezeigt hat und mich auch selber machen lassen hat [Zustimmung] aber ist halt auch schon immer mein Papa gewesen nicht meine Mama die mir das gezeigt hat— #01:18:28#

P1: Stimmt. Bei uns auch, ja. #01:18:29#

P4: Mhm.

P1: Auf jeden Fall. #01:18:30#

P3: Ich glaub das war dann bei mir auch so dieses: Naja, ich mach's halt einfach und wenn's nicht funktioniert kann ich's ja immer noch irgendwie weitergeben. Ich mach jetzt auch nicht irgendwie super aufwändige Sachen, weil dafür hab ich dann manchmal auch so, dass ich mir denke: Ist mir die Zeit jetzt grade wert [Zustimmung] oder möchte ich einfach in nem Tag mein Fahrrad wieder funktionstüchtig haben, aber halt so, ja, mal irgendwie keine Ahnung Bremsen austauschen oder so [unverständlich] Platten flicken irgendwie— #01:19:00#

P1: Ja. So ein paar basics. #01:19:02#

P3: So ein paar Sachen. #01:19:06#

P1: Stimmt. [...] Aber auch echt nervig, wenn das Fahrrad kaputt ist. [lachen]

TRANSCRIPTS UNITED KINGDOM

TRANSKRIPT 3 – FOCUS GROUP 3 – UK – 07.04.2023

R: I'll just start the recording now and just put the phone here. Okay. So what we're going to do is, first I'm going to show you like a little exercise how to get into the interview. And then I have just questions, so I'll give them to you so, you know, like then and you can look at them in a bit. And so, you see them as well and you can pick out like what interests you as well. So I don't do all the talking, because it is supposed-- as it's supposed to be like a group interview or like a duo interview now, you can just bounce off each other, just have like a casual chat and I'll just like sometimes slide in and just like, yeah, see how- where it goes in the direction.

P1: Yeah.

P2: Yeah

R: So we have like everything covered and the first bit is just like about, like any experiences you have with cycling or not or any perceptions you have of it. And then the second part is a bit more about like media and stuff and how you like cycling, how you've perceived it through the media and social media. But yeah, we'll get into that. And yeah, so the first thing I hope you can see this now, in the sun, is these pictures and if you want you can have a look at them and just like describe what you see, what you kind of-- what you think of them. And then this is the second set so you can like bounce between them. #00:01:32-2#

P1: I like how happy they are in that one.

P2: In the top one, yeah.

P1: Like, that's what I would like if I were to go cycling. #00:01:41-4#

P2: And they look like they're like casual cycling, [laughter] not-- they're not wearing like cycling gear. #00:01:44-8#

P1: That makes me feel really scared when I see people in the cycling gear. Like I almost think I can't do it because I don't have the gear. Does that make sense? [laughter] #00:01:53-7#

P2: But you then got that thing of-- #00:01:57-1#

P1: All the gear and no idea. [laughter] #00:01:58-3#

P2: All the gear and no idea. [laughter] When people go out and they've got everything, but they actually don't know how to do it. #00:02:02-3#

P1: Yeah, I like that. That just looks like people have gone on like a holiday to Amsterdam or something. [laughter] #00:02:08-1#

P2: Yeah. And they're not-- it doesn't look like they're cycling for fitness. [agreement] Like they're just cycling as more of a means. It looks like, I don't know, even more of a means of-- not even a means of transport there. They just-- #00:02:17-7#

P1: Cycling as a social activity. #00:02:19-4#

P2: Social activity. Yeah. #00:02:21#

P1: Same with that one as well. You can see the trams in the background, but they're like: No.

P2: Yeah.

P1: What are the other pictures [...] See, there's the old gear and no idea troop. [laughter] #00:02:30-9#

P2: They look like they're definitely more-- #00:02:35-0#

P1: That looks like they would tell me off if I had to get off.

P2: Sure.

P1: Whilst like pushing it up a hill-- and push it up a hill. [laughter] #00:02:42-7#

P2: Yeah, and they look like the people that purposely get in front of cars so that you can't get around them. [laughter] #00:02:49-8#

P1: I like that. [...] Well, these ones are nice. I think this looks like almost like a cycling proficiency thing. #00:02:58-9#

P2: Yeah, that definitely looks-- #00:03:00-6#

P1: Which again, that's like an all the gear thing, but it's not a no idea. So I feel like I'd be comfortable.

P2: [unintelligible] training

P1: I wouldn't-- I'd be comfortable-- I wouldn't be comfortable. I'd be comfortable driving-- cycling with them and not with them. #00:03:11-8#

P2: And they're on they look like they just cycling through a park, which is far less like obstacles to avoid. [laughter] You could just cycle and look at the beautiful nature around. #00:03:18-8#

P3: Yeah, Yeah, definitely. Is there just the two? #00:03:21-8#

R: Yeah, that's just the two. Okay, great. So that's going to be interesting because I asked the German girls the same questions and they described the same pictures [laughter] but you said similar things. #00:03:33-8#

P1: Oh, that's good. #00:03:34-5#

R: Yeah. #00:03:35-0#

P1: So did she, did they say all the gear and no idea? [laughter] #00:03:38-3#

R: No, I haven't heard it before. Umm, yeah. So the first question like, do you know how to ride a bike? Do you remember how you learned to ride a bike? And.. #00:03:51-3#

P1: I know how to ride a bike. I don't remember learning how to ride a bike though, so I imagine that was when I was really young. But yeah, we actually bought bikes during lockdown, just as like a means to get out and about sort of thing. And then I realized how hilly it is, where I live and wanted to die every time I tried to cycle up a hill. [laughter] I went like: Oh, this is so hard. [laughter] #00:04:15-3#

P2: Yeah, I remember. I do remember learning to ride a bike and it was in my nana's garden, It was my dad teaching me. She had a really a big garden, so I had my stabilizers on the back, so I was learning there. And then when I was younger, me and my dad used to cycle a lot, but I remember having a flat tire at one time and he had to push me the entire way. [laughing] Cause I had like a puncture and I couldn't get somewhere. Umm. So when I was younger it was a big- #00:04:35#

P1: That's just a core memory. #00:04:38#

P2: Yeah, it's a big memory when I think about, like, things [unintelligible] with my dad, that was definitely a big one. [agreement] Like learning to ride a bike, being a big thing. Yeah. So. But I hadn't rode a bike for a while. And when I did a couple of years ago, it was really scary at first because it just had been so long and I was on the seafront in Deal where there's so many people around and it was just quite hard to-- I think I might have even cried when I got on the bike [laughing] for the first time because it had been so long. And it's scary at first. And when you're like [shock sound] Yeah, yeah, definitely. #00:05:09-3#

R: So like, is it-- because you said it's like a thing with your dad? And do you have like any memories of like if your mum cycled? How like your family-- like if it came from your parents, if they-- #00:05:23-2#

P1: My mom didn't. I'm pretty sure my dad did because my stepmom does. Like, and my stepmom is an avid cyclist like she cycles for miles and miles sort of thing. But she's got rock hard legs, really, really strong muscles. So [laughter] she-- she's like a powerhouse of a woman and I do not have that [laughter] level of, like, leg muscle. Like. [laughter] I couldn't do it. But yeah, now I've cycled a bit. I cycled a bit when I like when I used to hang out with my dad sort of thing with them. And then but yeah, no my step mom's massive, massive cyclist. She loves it. She's got my twins cycling and my twins, my twins? [laughter] My twin nieces cycling all the time as well. But yeah, miles from Gravesend, which is at the top of Kent, right by London, all the way down to here sometimes. And then like, how? How the hell did you do that? But she does it all the way through the back roads so she doesn't do it like properly on the roads or anything like that. And you're just like—I just don't understand how you can do that without stopping and needing to die. [laughing] #00:06:32-4#

P2: Did you do a cycling proficiency at school?

P1: Yes, I did.

P2: Cause I did one at school as well, even though I'd already learned. But I suppose at that they take you out on-- #00:06:40-2#

P1: --the ride. #00:06:40-5#

P2: And they teach you how to actually ride a bike on the roads [agreement] and how to signal properly and how to actually be safe. #00:06:46-1#

P1: I think that'd probably make me feel a bit more safer if more people had-- not necessarily gone through the cycling proficiency when they were younger, but had that awareness like in cars and stuff like that. Because I think there are some people that intimidate me in cars that would make me not want to cycle. I don't know about you. #00:07:04-4#

P2: Yeah, I mean, I'd only yeah, I'd only cycle now-- it might come up with questions, but I'd only cycle like Betshanger. Behind me--

P1: Literally. #00:07:12#

P2: I'd cycle [...] I, I where I am. It's about-- it'd be about a ten minute bike ride to get to the beach, but I would not want to do that ride to the beach because the roads [agreement] are just not, not okay.

P1: So busy. #00:07:24#

P2: It's so busy. And yeah, I don't feel like cars care—

P1: No.

P2: --about cyclists. #00:07:31-2#

P1: Yeah, that makes it, makes it more difficult sort of thing. Right. To [...] to kind of want to do it because you'd have to get your car, your bike in the car and it almost like it defeats the object [agreement], so to speak, because you're--- #00:07:46-2#

P2: Having to drive somewhere to then get your bike-- #00:07:48-2#

P1: To cycle [agreement] and it's like supposed to be a thing better for the environment rather than you're doing it-- if I suppose if I looked at it as more of a like a leisurely activity, I'd be okay with the whole loading it up onto my car and stuff like that because that's not the problem. I can happily load it up onto the car— #00:08:06#

R: Does your step mum like if she cycles a lot, does she also cycle like to work or something? #00:08:12-1#

P1: She works in London, so what she does, she walks to the train station. She has like her bike chained up at the train station that she goes to and, pays for like a lock up or whatever. And then she cycles around to her work in London. So, yeah, she does it she does it more for I mean, she does it for a leisurely thing because who the hell decides they want to cycle from Gravesend to Dover. Umm, but yeah. So she does it as a leisurely thing but then she also does it as part of her like going to work. Whereas I couldn't do that because I, it's a half hour drive away sort of thing where I work so I couldn't necessarily cycle and it goes all the way along A2 roads and shit like that. Sorry, shouldn't swear. #00:08:54-7#

R: No, it's fine.

P2: So they did a scheme, I don't know if it's anything, I get scared in case there's things that you're going to ask—

R: No, that's fine. #00:09:02-8#

P2: And there's a scheme like a government scheme, the cycle to work. Where you could get money back if you, if you bought a bike to use it to cycle to work, you could then claim money back on it. And my dad was looking at doing that because my dad wanted to buy a bike was like a £1,000 bike. So he was, but then-- he could claim half of it back [agreement] and he was looking at that. And then someone suggested to me to do it at work and I said, Well, I really want to get a bike, but there is no way in a million years that I'd ever cycle to work because one yeah, it's so dangerous. Two, we don't have the weather for it enough. Like, yeah. And three I wouldn't want I've got too much stuff to take into work. I couldn't get there on a bike, I've got my laptop and all my, everything. So like I really admire the people that do cycle to work. However, I couldn't. I just, yeah. [agreement] I don't like the idea of if-- it would only be for like leisure or for fitness to go and but on a nice day not like to get somewhere. #00:10:01-5#

P3: Yeah, I think if I had for me, if I had, like, a better means of public transport, so, like, more regular and better kind of routes to get a train, I could quite easily cycle to the train station, get a train to where I work, and then cycle to work from that. #00:10:21#

P2: That's something I hadn't—

P1: That would be something.

P2: Because trains are really good. They're very easy to get bikes on, aren't they? [agreement] Like it is quite-- you see a lot of people [agreement] on bikes. It's not a hard. #00:10:32-3#

P1: Yeah. And that would feel like it was, it was less of a [...] thing to go for. It's like-- it's just, it just feels very, very intense to sudden to completely have your journey to work being cycling. Because even if it weren't a case of, say, for example, I decided that I wanted to start getting the train and then cycling, it would be a case of, if it were raining. I know that there's busses that go to near where I, where I work, so I could go, oh, I can't, I can't cycle today, but I could get a bus down. And I could get a train so I could change things up and still not have to worry about the crappy weather. But that's a big influence as well. #00:11:12-2#

P2: That's, yeah. #00:11:12-8#

P1: I don't like the cold. #00:11:14-6#

R: It's a lot of factors coming together, I think, because you mentioned like the infrastructure and the safety. That's really interesting to compare because in the research right now, it's like the two biggest obstacles for women to cycle is on the one hand, like infrastructure, like they've proven that women have like a higher-- #00:11:36-6#

P1: We've got a higher risk of being injured and being attacked and assaulted and stuff like that. Like if you did the module with Susan, like she talks about it quite a lot and like public transport. So if like you were having to travel when it's like when it's not nice and sunny, when it's pitch black at night, like I don't like walking at night. #00:11:58-3#

R: Yeah.

P2: So we've always had this with public transport as well with even we don't feel safe even getting a train because especially around here, there's not many people that use those. So we wouldn't feel and I suppose that's the thing on a bike is in my car-- the minute I get in my car, in a car park, if it's night, the minute I'm in that car, I press to lock all my doors [agreement] so that no one can. Whereas on-- Yeah, I don't know if I need a particularly safe on a bike [agreement] on my own. It would depend-- certain areas would be fine. But if you were out somewhere and then it got a bit late and you had to end up like in the winter, you couldn't I wouldn't want to cycle home from work because it would be dark. #00:12:30#

P1: So dark.

P2: So even if even if it was nice weather and even if we had fantastic cycle routes—

P1: Yeah.

P2: I don't know how that would affect me. Yeah, the dark- I think #00:12:40#

P1: [unintelligible] Yeah. I think also you'd be a bit more vulnerable because think about cycling, your hands are occupied, you've got a focus like there's obviously you've got to be aware of everything around you, but you've got to focus more on what direction you're going in to kind of get get the bikes or go in that direction. So you can't be hyper aware. Like if I'm out at night, I am hyper aware. I'm like, I'm constantly looking around sort of thing. You can't do that if-- #00:13:05-3#

P2: That's true. You're if you're on a bike, you're focused on looking at the road or looking at what you're-- #00:13:08-9#

P1: Yeah. Yeah. #

R: One of the questions was actually like: Do you feel more vulnerable on a bike than with other modes of transport and not necessarily in like relation to the road safety that we already spoke about, but also like the visibility in like front of men [...] #00:13:24-8#

P1: I wouldn't necessarily say I'd feel more vulnerable than if I were walking or if I were on a bus. Yeah, I would, in total, there's like-- I feel safe in my car because I can lock the doors, like Jess said. But also if I'm not in my car or if I'm not on a private mode of transport, I feel unsafe.

It's not necessarily about it being a bike thing-- like a bicycle thing. It's more about just being a woman thing. [laughing] #00:13:52-3#

R: Yeah, the girls in Germany, they also said, like we talked about this question as well, and they said that like some of them said, they feel safer on public transport, for example, because there's other people around. And one of them said actually that she feels safer on a bike than walking, for example, because she feels like she's faster and she feels like she can get away from stuff faster. #00:14:15-1#

P1: Yeah, that's definitely, definitely a thing that is valid in my-- for my, my, my mindset. It's I feel safer, especially in the dark, when I'm in my car or a mode of transport that's-- I am private sort of thing rather than public transport. But I think-- I think part of that is because of the infrastructure that we have here where we are, if that makes sense, because we're further away from London. But I used to feel fine while walking around London, I used to work in London. I'd happily go out in London in the night and walk around by myself because it had everything that like I don't know. I just, I just felt safer there. So whether that would be different if I were in London, probably there'd be other different factors because the traffic, the amount of traffic and stuff that's in London. Umm, but that's also a factor-- factor for me is that is the kind of the security infrastructure that we don't necessarily have. #00:15:22-1#

P2: Yeah, I feel like we have so many places around here, even places that I'd go to cycle like leisurely just for a nice-- to get some nice views. But even, even in the daytime there's some places where-- that are quite secluded and I would think like: Oh, if I was the only person up here. But that again comes down to [agreement] not the cycling aspect. That's just being a female on your own and being-- yeah, feeling, yeah, like vulnerable. But that's nothing against cycling itself. That's just, that's—

P1: Society.

P2: Society. But I suppose maybe in London you would feel a bit more—like there's more people around. Is that what it is? [to P1] Is that why you felt like? #00:16:01-1#

P1: Oh, I think I always felt like there was always people around. And it's a very metropolitan area, so you've got people that are not more inclined to intervene if something happens, but you've got a bit more people that were in a similar demographic, like working-- young working people, that if you're out late at night, it's because you're out after you'd have a drink with your mates sort of thing, post the office closing sort of thing. Whereas there's a much more mixed bag around here. So you're not sure why people are out and about. And that would again, that would be something more for societal rather than a cycling thing. But I definitely I think if I were uptown in London, I'd probably be more inclined to use cycling as a method of transport. #00:16:55-5#

P2: See-- It's interesting because my- one of my friends used to work up in London. She works at a big sort of it's actually called the Collective, bit where people stayed and don't know how to explain it, but she worked up there for a few years and whenever she said to me about going outside at night and going for a walk and I'd go: Huh? You would go out and walk on your own in London? Because to me, I think, Why would you ever do that? You're a female, you can't. But I hadn't thought of it in the aspect of actually, maybe you do feel safer rather than around here. Would you go and walk around Dover on your own at night?

P1: No. #00:17:24#

P2: No, probably not. Probably not. I wouldn't. So that's something that's interesting to take into account, yeah, being actually where there are more people that you just feel a bit—yeah same as the cycling thing being safer up there. [agreement] #00:17:37-0#

P1: I think there's, I think there's a wider-- if you're in a more metropolitan area, there's a wider population of people that are inclined to respect you if you cycle sort of thing like. I don't notice many people cycling where I live, so if you were to like start it would-- not style and set a trend sort of thing, but if you were to start doing it in the area, how many people would respect that and respect your space sort of thing? [agreement] #00:18:09-8#

R: Yeah, one of the questions as well, like kind of related to that: Is cycling something cool in your environment around your friends, around people that you hang out with or like, you know [...] #00:18:23-1#

P1: I had an ex once that used to hate cyclists. Absolutely, appalled them. He lived in-- he lived in North Devon. And his reasoning was, was that Sunday cyclists because they take up a lot of space on the roads and he didn't-- didn't like that but I've never seen it as like an uncool thing. I'm always like: Yeah, more for more for you. You, you ruin your legs because that hurts. [laughter] #00:18:54-2#

P2: I've never seen it as like an uncool thing, I think because-- so my dad is really, really into his cycling and he does up old bikes. So he will buy an old bike on eBay that someone doesn't know what it's worth, so they'll sell it quite cheap and he'll buy it and he'll spend like six months restoring it and then he'll sell it on for more money. So every time I go to his house, he's always got bikes on the wall outside his house. It's sort of covered and he's got bikes hung up on them and he's always got about three or four on the go at once. So I think like honestly, to me it makes me feel like my dad's quite cool and quite young that he does that and like, I don't know. So I suppose, yeah, I look at my dad, I'm like: Oh, he's pretty cool that he does [agreement], he does that-- does that with his bikes. But he goes out and does proper-- he does that all the gear as the proper cycling. So when I used to work-- #00:19:41#

P1: All the gear but actually has an idea. #00:19:42-7#

P2: And actually has an idea. [laughter] So I used to work on the ferries that go from Dover to Calais. I used to work from there and you'd get massive groups of cyclists that would come on. Sorry this is being recorded. It used to be very funny where they'd come up to the food court and they'd come up with their trays of food and I'd be sat- on a- sat down the chair serving them. So everything was eye level, all the tight Spandex. [laughter] Just—And I'd go: I don't want to see that, especially my dad when he's wearing this cycling stuff [laughter] I don't need to-- #00:20:13#

P1: Put your junk away, please! [laughter] [...] quite like-- so my father in law, he absolutely loves all the competitive cycling. The Tour de France is an annual event for him. He watches it all the time. And in a sense, I do take the mickey out of him because of how interested in it he is. #00:20:35-2#

P2: But does he actually cycle? #00:20:36-4#

P1: No.

P2: That's why it's funny because he's-- yeah #00:20:38-4#

P1: But, yeah, like, I think that's more why I find it funny is because he doesn't cycle. He just absolute like, he's really fully engaged. He knows everything about all the different teams [laughter], all of this. And when he finds out where the next Tour de France is, he's like: Okay, cool. This is where this and this bit is going to be really interesting. So when it gets to that level, I'm a bit like, I might take the mickey if someone's a little bit obsessed, but not because it's cycling. Because I think it's really funny when someone's really obsessed with something and then they don't do it themselves. [laughter] #00:21:06-9#

P2: Yeah. Maybe he just likes the locations more. Maybe he's more interested in the locations where they're cycling [laughter] rather than the cycling itself. #00:21:15-3#

R: I think in the UK, cycling is often seen more as sport and less than something that people just do for travel. Because when I asked people in Germany or like the women in Germany, if it's something cool in their environment, they also found the question a bit weird and they were like: Well, it's just normal. They were like: It's just cycling. Like, I never thought about it as cool or uncool. So that's. Yeah, that's right. #00:21:40-2#

P1: Yeah. #00:21:40-7#

P2: I suppose when I was-- so like for my boyfriend, that was always a thing that you'd get especially-- and I think that was just definitely more so for boys than for like females anyway. I don't know if you, when you were like teenage or being quite young and all the lads were always out on their bikes, they'd go around in groups. #00:21:56-2#

P1: BMXs were always blue, they were never, never in girl colors. #00:22:00-1#

P2: No. #00:22:00#

P1: Inverted commas there. #00:22:01#

P2: And yeah, it was always the boys that were tearing around. Yeah. On their bikes. Yeah, you still see now groups of teenage boys. But never once in my life have I seen a group of teenage girls cycling. #00:22:12#

P1: Nah. #00:22:13#

P2: And I feel like maybe at that age I maybe wouldn't have seen it as a cool thing. [agreement] When I was 14,15, I probably wouldn't have thought it would have been cool to get on a bike. #00:22:23-1#

P1: Yeah. #00:22:23-5#

P2: Whereas now, like, not even cool, but I wouldn't, you know, I really want to start cycling again, but definitely, yeah, I forgot about that with- all the boys would always be out in their little packs on their- [laughing]. #00:22:35-0#

P1: It's definitely more of a sport thing than a mode of transport. So it's definitely like- the way I view it. I don't see it as a, as a means to get somewhere or something like that. My means to get somewhere is a train or my car. I don't know why, because I hate trains. But [...] #00:22:55-2#

P2: I'm actually buying-- I'm going to buy a bike very soon, but it's only to cycle literally up at like Betteshanger [Park], because they've got a big cycle track where I am. [agreement] Umm- and I can get there very easily without having to cycle on a road. I've cycled road for one minute and then I'm there. But that for me is purely because I like being outside and I do enjoy cycling. So that would be for a mix of like leisure and fitness and just to be outside like in nature, [agreement] it wouldn't be because I need to get somewhere. It would just be, a weekend or an evening. Oh, I've got an hour free, I'm going to go for— #00:23:30#

P1: Yeah.

P2: But also then I would do it all-- when I was younger it definitely wasn't a cool thing to like have a helmet on, but obviously now I'm like, I would never go out on a bike without a helmet. [agreement] I would never do that. But when I was younger, I definitely did. #00:23:41-7#

P1: Yeah. No, I didn't wear a helmet when I had a bike during lockdown. #00:23:46#

P2: Yeah.

P1: Probably should have, but I didn't. There were less cars on the road, so, [laughter] you know, it's fine. [laughter] I didn't fall off. [laughter] #00:23:54-7#

R: Yeah, we've already done one of the questions like, kind of, which is: Can you compare your relationship to cycling of that of men around you and other differences. Like you've both mentioned, a dad or a stepdad or something like that and like even like teenage boys and like when you think back to like when you were younger and you were like-- #00:24:21-1#

P1: I don't know any women that kind of engage in even like watching cycling and stuff like that. I only know men that talk about cycling. Even if you were to talk about BMX and the people that I know are all people that are men sort of thing, it's definitely seen as the more masculine. If we-- if we look at it just as a sport as such, although I know it's not. But if we were to consider it just as in its sporting type, I don't know any women. I think it's far more considered a masculine sport than a feminine sport because you don't see people-- it's like the whole football thing. You know, it's only recently that they've started-- they've started properly showing women's football. And that's still-- still to this day, considered a male- like a masculine sport, a male dominated sport. It's a similar sort of thing with cycling, I think. #00:25:15-7#

P2: When I think about cycling, I—you, you instantly-- I feel like things in terms of like branding, like advertising for gym things, they've got really, really good now at being very equal, female and male [agreement], you know, targeted with things. Whereas I feel like cycling when I picture any like advert or anything for cycling, I just purely picture males. I don't-- [agreement] from what I'm sort of remembering from like yeah advertising and stuff-- #00:25:41-5#

P1: Even like rugby. #00:25:42-9#

P2: It's not ever-- like females are never used, whereas they are, let's say with the gym stuff, they're getting a lot more [agreement] and things like with lifting and what is it? Dead, dead weight, is that what it's called?. #00:25:52-7#

P1: Deadlift. #00:25:53-7#

P2: Deadlift, all of that. I feel like that never used to be— #00:25:56#

P1: Yeah, weightlifting.

P2: It was never a female thing, whereas definitely the last five years that's really taken off and things are definitely geared up [agreement] towards females and the branding is more—

P1: Yeah.

P2: --like to target both. But I think that cycling is definitely still very much stuck with a-- #00:26:10-1#

P1: Yeah. #00:26:11-1#

P2: With males. To be honest. Yeah. [agreement] #00:26:14-0#

P1: Yeah, absolutely. #00:26:15#

R: And do you have any women around you that cycle? Like you [to P1] mentioned-- #00:26:19-8#

P1: I've got my step mum. My step mum cycles. But even that like I just think that's because she just really likes it. Like I don't think of it because-- and I don't, I don't think she's particularly masculine, she's not. She's very feminine, but I just don't see it. Even though like, you know, she's been in my life now for like 15, 16 years, I don't see it as her, her being a-- like it being a female sport because [...] It's just not. #00:26:49#

P2: Yeah, I don't really have any females that cycle-- My boyfriend's nan does, but that's more that they've got electric bikes. So they go out and that's more for them just to get out and about and it's not necessarily-- #00:27:00-1#

P1: Oh I'd love an electric bike. #00:27:01-7#

P2: --for fitness. But we've umm- so in the UK you—I think-- do you have Center Parcs in Germany? #00:27:06#

R: Yeah.

P2: So that's a place where like we always-- that's a real big bike thing, because cars-- once you get there and you park your car up you're not allowed to move your car again. So especially if you've got children- umm because that's the thing as well. If I think about having kids, I think to, to get them to learn to ride a bike I'd go to Center Parcs with them and they've got all the roads and no cars anywhere. Whereas here I would never, if I had a child, never would I let them cycle on a road. I just couldn't do it. And I feel like I'd project my own fears onto them, which wouldn't be great. [agreement] But yeah, like in Center Parks, it's definitely-- and you see everyone cycling there because it's so-- I think it's a lot of people's only chance they can. And especially people if they live in a city or live somewhere or yeah, that just isn't. So that's a really nice thing to actually get people to, to cycle. Yeah, I definitely don't really have females now—

P1: No.

P2: --I know that, that cycle. #00:27:59-7#

R: That's really interesting too, though. Definitely. [...] Yeah. You can have a look at the questions, too, if you find anything interesting. #00:28:11-8#

P2: Oh, yeah, like. #00:28:12-4#

P1: I like, I like the question where it says: Have you ever had the impression that women just don't cycle? Because it's not that. I don't think that women don't cycle. I'm pretty sure, like in my head, rationally, I go: Of course women cycle. Of course they do. Why wouldn't they not? But-- I don't, so I don't know why I then go: But cycling is a male sport because of course women cycle. So it's not that I don't think they do. It's just that I think it's more masculine dominated. And I think what you were saying about like advertising and social media and all that sort of stuff. Like it's-- #00:28:45-9#

P2: Yeah, it's definitely more geared up [agreement] towards the males because I found interested like the choice of clothing. #00:28:52#

P1: Yeah.

P2: Because I-- like that's one of the things that I'd say-- I think there is [...] I think there is enough clothing, like enough for women for cycling, just because I've looked myself quite recently. But that tends to, I suppose saying that it's not necessarily specific cycling gear, it's like gym wear. #00:29:12-2#

P1: It's just gym wear, isn't it. #00:29:13-4#

P2: It not-- or like I've got like cycling shorts, but I suppose that's just what they've started calling them now anyway, [agreement] that they're just longer shorts. But-- #00:29:20-2#

P1: Yeah. #00:29:20-9#

P2: But I'd wear them to the gym as well so I wouldn't just use it for cycling. So yeah, now that I think about it, maybe there's not actually enough stuff for women that's purely just cycling. [agreement] And I think things that are just for that are probably very expensive because it's not so mainstream. [agreement] #00:29:38-8#

P1: Yeah, yeah, it's definitely-- it's definitely not as mainstream. And I think on the ilk of like kind of what you said about kind of the clothing being quite closely, quite similar to gym clothing. It's like, like about the whole taking up the space in the gym sort of thing. You gotta feel comfortable taking up the space on the road and it's hard to feel that way sometimes. Like I've been going to the gym regularly for a year and a half now and there's still times where I don't feel comfortable taking up space. If I were to move that feel-- feeling onto, I'm on a bike, on a road where there are cars that are minimum a tonne—pfff-- you're adding in a whole host of insecurities where one little thing and pla-pla you're dead. [laughter] And I think it's about-- I think there's an element of how, how kind of we're raised to-- women are raised to be more cautious and for fear of taking it onto a feminist ilk like that, that is true. We're raised to be more aware of the problems and the things that could go wrong and stuff like that, whereas men don't necessarily have to worry about that. #00:31:01#

P2: Yeah.

P1: It's not, they don't have to worry about it, but they're not-- they don't care about it as much. #00:31:07-2#

P2: That's I think is, yeah, the not caring, because there's thing is like-- I really hate, I couldn't think of anything worse than cycling and having a car behind me that I know is in the car shouting and swearing about me being on the road or they're beeping at me, or that would stress me out so much. I really, really, really- I don't want to be a hindrance to people. I don't want to be in their way. I wouldn't want to be, whereas I think that maybe there is this thing that maybe males-- not even I suppose-- not even necessarily males, but maybe just care a tiny bit less [agreement] or like don't have that fear of: Oh, am I upsetting someone? Am I in someone's way? Am I? They're just like 'huh' and they just get on with it? #00:31:45#

P1: Yeah.

P2: And that's definitely a big thing for me. Yeah. That I wouldn't want ever to be—yeah, if someone started beeping at me or something, I'd be very stressed. #00:31:52-2#

P1: Yeah. #00:31:52-8#

R: Yeah.

P2: I feel it's hard, isn't it, when you think about it from a-- from also like being a driver. [agreement] So it's hard because I think there are times when I look and I think: Why on earth would you cycle there? You have stopped traffic on this entire road because you're cycling here— #00:32:08#

P1: Yeah yeah [laughter] #00:32:09#

P2: You know, and there are times and I look and I think: What are you doing? But you have to take a step back and be like: Okay, they probably don't know the area. They don't understand that that road isn't suitable to, you know, [agreement] cycle and you have to weigh it up. But it's definitely different looking at it from a driver's perspective. [agreement] And maybe, maybe

if you weren't a driver, you wouldn't necessarily think about the impact you have on the cars.
#00:32:28#

P1: Abso- yeah, that's—

P2: Like yeah maybe if you'd only ever cycled and you've never drove a car, you wouldn't understand. #00:32:35-6#

P1: Yeah. #00:32:36-2#

P2: Yeah. What it's like being on the other side. [agreement] #00:32:38-2#

R: Maybe the other way around too. If you never cycle and you're always in the car--
#00:32:42-4#

P2: Yeah, that's it. And you don't know, yeah, what it's like to be the cyclist. Like I have to say I, I suppose I get annoyed when, when I see like youngsters or like teenagers cycling with no helmet and no-- and they don't signal anywhere, because I just look and I just think it's just really dangerous. #00:32:58#

P1: That's yeah—

P2: And it's not that they annoy me, but I look and I think your parents not taught you what you need to do. You need to put your arm out and you need to signal. [agreement] So maybe, I don't know, maybe that needs to be more of a thing. That there's more, I suppose, like the proficiency, but as you get a bit older or there needs to be something else [agreement] and not like-- not to like that would be extremes to have a license to ride a bike, but I don't know. I think if you are going out onto traffic and onto main roads, you-- there needs to be more of an awareness.
#00:33:27-9#

P1: Of just like the Highway code. #00:33:31-5#

P2: Yeah, the highway code, because-- #00:33:33-1#

P1: That's a crucial thing. #00:33:34-6#

P2: That whole change. Was it last year where it changed-- all the cyclist stuff changed and you had to give them a massive wide berth now. [agreement] And someone got fined a while ago because someone else on their dash cam was certain that someone overtook a cyclist and didn't give them the correct space. You know, and cyclists were using that for ages-- or that thing where it said that rather than sticking to one side, you should actually stick in the middle or something. #00:33:59-1#

R: I think they can-- #00:34:00-2#

P2: So cyclists were doing that on purpose to annoy cars, that was a big thing that was happening in London. So I feel like there's like a war between [small laughter] cyclists and #00:34:08-5#

P1: Yeah, it does feel like it's a-- #00:34:11-1#

P2: The war of the road users. [small laughter] #00:34:13-1#

P1: Yeah. [...] And then you get kind of like the people that are like: Oh they shouldn't be allowed to use the road because they don't pay tax, which is just- it's baffling. They're not—
#00:34:24#

P2: Yeah, that—

P1: they're not damaging the roads-- #00:34:25-8#

P2: That's a big argument-- #00:34:26-2#

P1: -- cycling on them. #00:34:27-3#

P2: -- that people have is that yeah, you're not paying tax so why should you get to [...] #00:34:31-0#

P1: Yeah. Which is just it's just silly, you know. Of course the cars damage the roads more. They're the things that cause the potholes. It's like they don't need to. But you're right. There's almost like a little bit of a war. And I think [...] if you look at things like social media, it ends up being that it can be a bit like: Well, if you're a cyclist, you're a pain in the ass and you're just out to get drivers and cars. #00:35:00-5#

P2: That's absolutely how it's perceived, I think, is that, yeah, you're just there to be a nuisance to get in people's way [agreement] to #00:35:07-0#

P1: Yeah. #00:35:09-7#

R: And maybe the other way around too, like cyclists might feel like they are-- #00:35:17-6#

P1: Well, there's plenty of examples of kind of acts of aggression being performed by people in cars to those on cyclists, because they feel like they're doing something-- and that cyclist may well have been doing something just to piss someone off. It doesn't mean that you should ever feel entitled to be aggressive towards someone. And more often than not, I would argue that those aggressors are probably men. Because more often than not, they're the ones that will resort to violence sort of thing. So I think that's another thing you have to take into account, being someone that's on the road. Like if you're cycling on the road, you can't necessarily predict what someone else is going to do in their one tonne car. Um, and I'm already, you know, when I'm out and about, I already have to sit there and try and predict what men are going to do in general, let alone then trying to predict what men are going to do with a really big, really heavy weapon. [laughter] #00:36:34#

R: Yeah.

P1: There's plenty of, of examples of how I wouldn't want to necessarily be hurt. [laughter] #00:36:42-2#

R: I also-- just coming back to the, just realised, when you spoke about the clothing question, that was really interesting, because you immediately put sort of a sporty spin on it. And the question was like when I wrote it and when I thought about it, it was like short skirts or like, you don't want helmet hair or something that people mentioned before. #00:37:04-0#

P1: Well, that's the thing-- I was just thinking then actually, because yeah, that's interesting you say that, because I definitely did put it straight to sports stuff. But I did think just then actually for females, like I think the same of like swimming and everything, it's so easy for a male because they can just go swimming and do whatever immediately afterwards. We've got our hair and our make-up and whatever. But I do think that absolutely I couldn't think of anything worse than doing all my hair to go to work and then get on a bike putting a helmet on. #00:37:26-8#

P1: I get really sweaty when I work out. [laughter] #00:37:29-2#

P2: Yeah, having my hair blowing everywhere, no makeup and also the shoes. You would absolutely have to wear different shoes because your shoes wouldn't be, I suppose-- #00:37:37-1#

P1: And your shoes would smell. [P1 laughing] #00:37:38-0#

P2: -- that's the same for males. [laughter] Yeah. [laughter] Go to work and change. You know, it's just not, not something #00:37:40#

P1: No.

P2: And I suppose, yeah, as you say with, yeah, and with general outfits. Would you in the summer if you were like: Oh I've got a really cute little summer dress on, would you want to get on a bike? But it was interesting that one of those pictures that you showed, the one that was all colorful, quite a lot of them looked as if they had like dresses on. #00:38:00-6#

P1: I probably still would, but—

P2: --And I thought--

P1: --I don't really care about people seeing my underwear. If you look in there-- #00:38:06-1#

P2: --How would you? #00:38:08-4#

P1: --that's your fault. [laughter] #00:38:07#

P2: See it would, I think it would, I mean, to be fair, I don't wear skirts. I'm not a skirt person. So it's a bit-- #00:38:13-7#

P1: If I wear skirts, I'm always wearing shorts anyway because I get chub rub. [laughter] #00:38:17-1#

R: Yeah. And that's what the girls in Germany mentioned as well, they just wear like shorts underneath anyway and if they cycle they have that. #00:38:22#

P1: Yeah. And we already adapt like change ourselves on what we wear and what we do, because of our surroundings and because of how we've been brought up. Whether you want to, whether you want to think of it, because we're trying to stop aggression or just because of, you

know, comfort. However you look at it, we already do things to kind of change what we wear and what we do. And I always wear shorts when [laughter] I wear a skirt because I get, I get chafing. So I wouldn't care too much about that. It would be, it would be more a problem if I were if I wanted to wear baggy clothes, if I was having a day where I was really bloated and I wanted to just wear tracksuit bottoms, because they would keep getting caught on the bike. #00:39:05-5#

P2: Or like wide leg trousers now they're a thing. Yeah, that would be hard. #00:39:12-4#

P1: So I think that's-- that would be the thing, the thing that would prohibit me, would be if I had to wear something that was baggier, which happens at minimum for one week in [unintelligible] months that I don't want to wear tight clothing. #00:39:27-5#

P2: Yeah. Absolutely. #00:39:29-4#

P1: Because a dress, it doesn't matter too much. You can kind of tuck it, tuck it all under sort of thing and sit on it. But the other thing I want to add is that I don't think bike seats are very comfortable for women. I don't think they're designed for women in the sense that they are just very uncomfortable for me. I don't know if it's just me-- #00:39:48-5#

P2: I have got like a gel, like a gel seat cushion cover thing that like, I think Harry's Auntie got me. And that is really good. That is really good. #00:39:57-4#

P1: Yeah. #00:39:57-9#

P2: But I do see your point with that. Yeah. It's not, yeah, so it's not something I wouldn't do it for a long period of time. #00:40:05-0#

P1: No. #00:40:05-2#

P2: Like it would be-- [laughter] #00:40:06-5#

P1: I, I try to use the, the stationary bikes that you get [distracted by something]. Oh hello. Sorry. #00:40:12#

P2: Oh like spin bikes. #00:40:13-9#

P1: Yeah. I tried to use a spin bike. I used it for 5, 10 minutes. I had a bruised bum. #00:40:19-6#

P2: I haven't done the spinning for a while, but I really want to get back into it because that's what I need to do before I start cycling again in real life, I want to do a few spin classes just to get my legs and those muscles moving again. [agreement] But I do enjoy spin. But obviously you are just in a room. You're not-- you haven't got the views. And the main reason that I want to cycle is just to get outside in the summer and just have more time outside. [agreement] But then I feel like I will buy a bike and I'll probably only use it for six months out of the year. But that's just because we live in England. [laughter] We live here. [...] I really want to cycle now though. [laughter] Just need to and get a bike. I need to get measured up. I need him to measure it for me because I've had Harry's Nan's one a while ago. It was so big, it was really heavy and it was just way too big for me. And I could barely even walk along with it, let alone cycle it. [laughter] Yeah, that was a lot. #00:41:14-9#

R: Yeah. Okay, I feel like we've covered the first part really well. Just your general ideas of cycling, and let me see. Yeah, that's really nice. So I have a second part, and then I also have, like [...].

2nd Recording

R: I will start the recording with the second part. [...] Yeah, so maybe we do the question first. Yeah, I think we already talked a little bit about what your impression of cycling is in the media. Like you mentioned that there's, you mentioned that there's almost like a culture war between like cyclists and drivers. #00:00:25-3#

P2: That is definitely portrayed in the media as well. Because I remember when the Highway Code changed, that was a really big point in the news and that was getting-- #00:00:33-7#

P1: It was wasn't it? #00:00:34-3#

P2: Yeah, it was a really big thing. But what you tended to get shown was images of men that had all the gear on that were proper, you know, doing their whole, their proper cycling, you know, down-- Yeah. Doing that, definitely. That's when I picture that, that's what was shown.

And so I feel like cyclists were portrayed in quite a negative light [agreement] at the time. #00:00:56-1#

R: Just one type of person? #00:00:58-6#

P2: Yeah. And one type of person. It shows definitely very- yeah. Didn't-- I don't know how to explain that. Yeah. Only showing that one, not really showing-- yeah. The different, different groups of people, the diversity of people that would, that would cycle. #00:01:14-8#

R: Um and then maybe before we look at the posts, do you like, are you using social media regularly? #00:01:25-2#

[nodding]

R: Okay.

P1: Yeah, I have to for work. #00:01:27-0#

R: So have you ever come across any social media accounts of, like, women cycling? #00:01:33-9#

P2: Umm- no.

P1: I actually have a Gym Instagram, a fitness Instagram. It helps me stay accountable, not trying to be an Influencer [laughing], but I follow a load of like women runners, but I haven't come across anyone that's a woman cyclist. One of my friends, she does triathlons, so she cycles, but she's like-- she identifies as triathlete rather than a cyclist sort of thing. Certainly haven't come across anyone, any woman that like exclusively cycles or anyone that has like an account to say that they cycle. #00:02:11-4#

P2: Yeah, I've never come across anything like that. But that's more because I don't actively look for things like that. And I suppose maybe I'd see things if I followed more like fitness accounts and stuff. [agreement] Maybe I'd see more. Yeah, things like that—cyclists. But I definitely—yeah. #00:02:28#

R: Yeah. And so I guess also not-- no accounts that aren't fitness cycling focused, but are like urban cycling focused?

P1: Yeah no, I've never, never come across anything that's like a non-fitness related cycling account like I don't think I've ever seen anything where there's like, like do an activity for non-just for fun sort of thing. #00:02:48#

R: Yeah.

P1: Which, you know, that's why I started out running wasn't really for fitness. I picked up running because I was like: Oh, I just want to be-- I just want to be able to run a 5K with my friends and do this mud run and not feel like I want to die at the end of it. [laughter] #00:03:04-3#

P2: Oh, and I haven't actually mentioned like mental health, like for me, any sort of gym fitness stuff I do, is all for mental health. It really, really helps me. #00:03:13#

P1: Yeah.

P2: Like just sometimes I need it to like switch off from things as well, but like, if you're actually doing something active, I'm not—yeah, thinking about other stuff. I'm just focused on what I'm doing. [agreement] So yeah, I don't know. I'm surprised there's not more things geared up to that. Like especially after lockdown [agreement] to do with like cycling for, like mental health or like just getting out-- #00:03:36-0#

P1: Just for getting out and about--

P2: -- being active. Yeah. Just to not be [...] #00:03:39-7#

R: That reminds me of one of the girls who mentioned in Germany that cycles to Uni and she moved very close to Uni now and said that before that she always had like a 15 minute cycle before Uni and she felt like that, like kind of like refreshed her mind. And now that she lives like right next to Uni she just walks and is right there. But like for her mental health, she said it was lot better to kind of have these bits in between and to have some exercise. #00:04:12-3#

P1: I always find if I go to the gym in the morning before I go to work, that I'm in a better headspace. I've got a colleague that I really don't like. And if I haven't been to the gym in the morning, I have a really shite day. #00:04:25-0#

P1: He's tolerable when [...] #00:04:26-3#

P2: He's far more-- he's far more tolerable when I've been to the gym, [laughter] so I could completely agree with what that girl said. [laughter] If it didn't have that, before going into the office [unintelligible]. #00:04:39-3#

R: Yeah. [...] Okay, so I'll show you these then, you can go through the arrows again. I hope the sun's allright. #00:04:47-9#

P1: Oh, that's nice. What was in the little-- you can't see what's in there-- #00:04:54-8#

P2: What is in the front? #00:04:59-1#

P1: What's in the front there? Oh, no. OH! That's like a guitar case. Oh, I like that. #00:05:06-1#

P2: Oh, that's cool. Cause you probably don't want to walk carrying that-- #00:05:07-0#

P1: She's got oxygen. #00:05:09-4#

P2: Oh, so maybe it's actually a thing for that. Maybe it's like-- #00:05:15-1#

P1: That's just nice to see, like, kind of the old, a) the old style of bike where it's not like an all the gear sort of got person, but to see someone not dressed up wearing gym stuff, just doing it casually sort of thing. #00:05:34#

P2: Yeah.

P1: That makes me happy. That would that would make me want to cycle-- that would make me more inclined to cycle. #00:05:40-6#

P2: Yeah. It's making me think, like, because I do a lot with like community groups and stuff and like, what things to get people out. It's like, it's a shame, I feel like we need something like a group where people could go out and it's not, yeah, not for fitness, just for general cycling with a few other people that are like minded. [agreement] Like you can go out and do something, yeah, with others, but not, it's not a really hard core: Oh we're going to do five-- now we're going to do this. [agreement] We're just going to go for a nice-- #00:06:06-1#

P1: Go for a nice spin. #00:06:07-5#

P2: Yeah. And for people that maybe can't do like other, other forms of exercise or other types of things. [agreement] #00:06:14-7#

P1: Yes. #00:06:15-1#

R: I've got a recommendation for you then, because in my research I found-- I don't know if you know the organization Cycling UK, it's like a Nonprofit and they have a website and they have all sorts of community groups on there. And you can go and look and-- #00:06:28#

P2: Oh that's really good. [...] and see where they've got. #00:06:31-2#

R: I looked at that to find people for the interviews and stuff. #00:06:33-9#

P2: Oh that's really interesting.

P1: That' cool. #00:06:36#

P2: Yeah, I'll have to have look. #00:06:36-2#

P2: [to P1] Even for what you do at work. #00:06:40-2#

P1: Yeah, definitely. Oh, that's in all the gear, isn't it? "We've got two kids, two bikes and a loaf of bread." Can't quite[...] Oh, so there's kids in there. There's not lots of different helmets. I thought there were lots of helmets in that. [laughter] I mean, I'm not-- I'm not about the kid life, so that looks like my idea of hell having to do that. But again, it's quite nice-- it's quite nice to see people getting children involved because I think often when people do fitness stuff, you don't get the kids involved. Like I say, my stepmom's got my niece is into cycling and it's really lovely that kind of when they go to the their Nanny Zebra, as they call her, when they go up to Nanny Zebra's, they know they're probably going to go on a nice long walk or for a bike ride. #00:07:35-3#

P2: And it's good to get them excited about that [agreement] as well, because I definitely yeah, when I was younger, I definitely had a really active childhood, but then when I was like a teenager and branched away, like I stopped doing all of that and I've been-- it's been really, really nice getting back into it all. So I think there definitely needs to-- yeah, it's a shame that more people don't, as you say, like include their kids and they just go out and do their own thing. It's like, well get your kids involved. And-- #00:07:59-2#

P1: It's also about making it accessible like that. Clearly, like I don't think cycling is accessible for people that have young children. Those kids look quite small, umm, so that tells me that probably they've got something that specifically ensures accessibility for carrying two kids bikes and two kids when they get tired. [unintelligible]. #00:08:19-7#

P2: Yeah, because I see people on the roads which in the Center Parks is absolutely fine, but I see people around me and I think I would never do that where they have the bikes and they have the little thing on the back that the kids are in. [agreement] I don't like that. What if it just suddenly comes loose and your kid is just floating off in the road? [P1 laughing] You know. It really scares me. #00:08:36-6#

P1: Just floating off.

P2: Floating. [laughter] They just drift—[laughter] drifting is the word I was looking for--drifting away. [laughter] Yeah, I-- that scares me because you can't see them. But again, that's you're, if you're on a road, if you're— #00:08:47#

P1: Yeah.

P2: on somewhere. #00:08:48-9#

R: I think this is like a cargo bike sort of thing where you sit on it and then you have the thing in front of you where your kids are in, attached to your bike. #00:08:58-1#

P1: Ah, okay. #00:08:59-2#

P2: So you can see them. You can see- #00:08:59#

R: Similar to what the girl had in the picture before that. #00:09:03-2#

P2: That's interesting. #00:09:06#

P1: Definitely, definitely nice to see things making-- it's just making stuff a bit more accessible. I suppose e-bikes are really helpful for that. [...] #00:09:17#

P2: London. #00:09:18#

P1: Oh, I really like that caption. Even though we're not blood related sisters, we're definitely cycling sisters. That's nice. I like to see people kind of-- #00:09:27-0#

P2: For the Women's Freedom Ride! Okay, I like that. #00:09:29#

P1: Yeah.

P2: I like that. #00:09:30-7#

R: That was just a couple weeks ago, I think, for Women's Day in London. #00:09:34#

P1: Really?

P2: Ohhhh.

P1: That's really nice. Yeah, that makes me happy to see kind of like groups of stuff happening [...]

P2: That's cool. And they look really happy.

P1: --and to see the diversity there. Like, it's nice to see all different types of women. [...] Oh, that makes me think of why I picked up a motorbike-- a motorbike? A bicycle. Time to share the roads. Definitely. Definitely. #00:10:07-9#

P2: Was that actually in [...]? #00:10:10-8#

R: Yes. Yeah, I think it might have been. #00:10:11-5#

P2: Lockdown time? Yeah. [...] I don't know. #00:10:13-6#

P1: [...] Oh. Gravel, that's brave. Going on gravel, I'd fall over and graze myself. It's nice to see people talking about it for like what you [to P2] were saying, like being outside. #00:10:36#

P2: Yeah and-- #00:10:36#

P1: --the sense of community, the, the other things. #00:10:38-9#

P2: Like taking nature and taking the-- #00:10:40-7#

P1: --Rather than doing it for fitness, which is what a lot of the time I surround myself in. And that's a bad, bad way to kind of look at it, I think-- #00:10:52-5#

P2: Cause it needs to be something that you really enjoy as well because like I know that I'd enjoy it and I know that I wouldn't think about the fitness aspect of it while I'm doing it-- #00:10:59#

P1: Nah.

P2: Same as when I play like badminton or something. I just really enjoy it. I don't think about the fact that I'm-- #00:11:04-1#

P1: Yeah. #00:11:04-7#

P2: --being actually actively. Umm—

P1: Yeah.

P2: -- Yeah for like, stamina and stuff. I don't think about that. So maybe that's, yeah, it's-- and I think lockdown definitely people think about that more [...] [agreement] like with obviously the outside spaces and things and people maybe were more [agreement] I mean I would think that people probably were cycling a lot more in lockdown because as you say, there were less cars on the roads. #00:11:28-6#

P1: Less cars on the road. #00:11:29-7#

P2: You felt safer. And I suppose who had more time as well, like— #00:11:32#

P1: Yeah.

P2: --everything was a bit more leisurely with all of that going on. [agreement] So yeah, that's the nice-- that's a nice one. Has she got like dungarees on? #00:11:40-5#

P3: She does. Yeah. #00:11:41-6#

P2: So she has like full on--. #00:11:42-0#

P1: [...] Oh, that one. #00:11:45-7#

R: Yeah, I think that's the last one. #00:11:47-8#

[talking over each other]

P1: Tomatoes. Wrapped with care. #00:11:51#

P2: She delivering stuff? #00:11:52#

P1: [reading] She's heading off to the annual summer social. With tomatoes precariously wrapped onto the bike. Oh they're tomato plants, look you can see the plants there. #00:12:05-5#

P2: Well, they actually use in the Center Parks—all the cleaners and everything get around on bikes. So there's obviously no cars. #00:12:10#

P1: Really?

P2: So they all go around and you see them on the last day. There's like a separate one, like for each lodge and it's cleaning and they've got their cleaning stuff on the back and, and all the maintenance people get around on bikes and yeah, I just quite like that. #00:12:23-0#

P1: I've never seen like kind of posts like that where it's people that are wearing normal clothes that look like normal people. Like, so I follow a lot of people that like weightlift and run and stuff like that and they all look like runners and they all look like weightlifters. They don't look like me. And that's how I would imagine a cycling account to be. And it's nice to see that there's not necessarily that. Just making it more easy for people to picture— #00:12:52#

P2: Yeah.

P1: --themselves in it [...] sort of thing, cause if-- #00:12:55-2#

P2: I suppose that's the thing that a lot of like marketing does, even when you think about like the gym stuff, like I really like Gymshark, I don't know if you've ever used them-- #00:13:00#

P1: Yeah.

P2: --but they really use all types of bodies [agreement] in their-- like umm obviously the models are all completely different types of body shapes and sizes and I absolutely love that. #00:13:10#

P1: Yeah.

P2: --because I think, yeah, why are you just showing one type of body? [agreement] People have got different, you know, different, different everything. #00:13:17-2#

P1: Yeah. And different people like, do different things. So I suppose it's about like kind of tailoring what you're digesting to yourself. But I've never kind of seen cycling be portrayed, but I would just imagine it to be people that already can cycle and-- #00:13:40#

P2: Yeah.

P1: --are already like pro cyclists. So they already got the--

P2: --there's not a thing [...] there's not a thing to like-- #00:13:44-1#
P3: --rock hard legs and [laughing] #00:13:45-5#
P2: Not like: Oh, have you ever thought about cycling? And you know, it's always, like you say, geared up towards people that are, yeah, very much-- #00:13:51#
P1: Yeah.
P2: They're in it. That's what they do. They really-- #00:13:54-4#
P1: Yeah. [...]
R: Cool. I think that's it now.

TRANSKRIPT 4 – FOCUS GROUP 4 – UK – 20.04.2023

R: Um, yeah. And, um, to kind of get into it, I'm going to share my screen and show you two sets of pictures. And [...] Uh, can you see that now? #00:00:17-8#
P?: Yes. #00:00:19-7#
P1: Nice. So you can just, like, describe what you see. Maybe. And just, give your, like, ideas about what you see and-- yeah, in general, like, you can just freely talk between you guys as well. Just as a normal conversation you would kind of have. So I will, like, be there as kind of the interviewer, but not like really, you know, I'll just slip in some questions sometimes and I'll show you the list of questions after we looked at these pictures as well. So you can also kind of choose questions that you're interested in to talk about. And yeah, so just like feel free to start and have a look. #00:01:11-2#
P1: Well [...] that's [at the same time] women cycling [laughing] #00:01:15-7#
P2: They look happy. [unintelligible] look happy.
P1: The top one looks like it's a group [...] designed thing cause they all got the same bikes #00:01:28-9#
P2: Yeah. Also like they look older like-- middle aged. #00:01:35#
P1: Yeah.
P2: Whatever that means. #00:01:36#
P1: Yeah. I think you're right. I was wondering if they're on some kind of fundraising type thing. #00:01:46-2#
P2: Yeah maybe. Some of them look like they're wearing interesting outfits for cycling. #00:01:51-8#
P3: Yeah. [laughter] #00:01:52-7#
P2: Like dresses and stuff. #00:01:54-5#
P1: Yeah. [unintelligible] #00:01:55-7#
P2: It is. #00:01:57-8#
P1: And they're not wearing helmets! [laughing] #00:01:59-3#
P2: They're not wearing helmets. #00:02:00-0#
P1: [unintelligible] And neither are these two. #00:02:04-8#
P2: No. They also look like they're having fun, though.-- #00:02:05#
P1: Yeah.
P2: And they look younger. #00:02:10-9#
P1: Again. Wrong clothes. #00:02:10#
P2: Yeah. [laughter]
P1: I would say they're cycling on road bikes.
P2: Yeah, they [...] #00:02:20-1#
R: I'll go to the next set. #00:02:28-2#
P1: They're wearing helmets! [laughter] #00:02:30-6#
P2: Some of them.
P1: Some of them.

P2: This looks more like a commuter [agreement] like ride. Or like a bicycle group that's doing it when they do it regularly. #00:02:43-8#

P3: Yeah. #00:02:44-3#

P2: Umm-- they're wearing more practical things for cycling, like Hi-Vis [agreement] and stuff. Umm—[...] There's a mixture of people, men and women. #00:02:58-9#

P3: [...] I'd say that's a cycling group. #00:03:08-8#

P2: Yeah. They're all wearing more cycling appropriate outfits. #00:03:15-1#

P1: Yeah. And they all look very happy together. [laughing] #00:03:17-3#

P2: Happy. And it's a bit more of a cultural blend. [agreement] Whereas before it was all quite, like, predominantly white people— #00:03:25#

P1: Yeah, mix again. [...] #00:03:26#

P2: So that one on the right doesn't look like she's wearing a helmet properly. #00:03:35-6#

P1: [...] Yees!

P2: Looks like [unintelligible] . #00:03:36#

P1: And they're on like a park, a park— #00:03:39#

P2: Yeah, in a park [...]

P1: Whereas they are like on a main road. #00:03:43-8#

P2: Yeah. [laughter] #00:03:44#

R: [...] Yeah. Nice. If you don't have anything else to say, I'll switch to the questions. Hmm. I already also sent them to you, Lucy, on your phone. But I can also just like, open them here and then we can have a look at them together. Might be easier. (...) Okay. So the first question I wrote down as also like kind of even like a chronological thing. Umm, do you remember how you learned to ride a bike? And then the second question kind of relates to like who cycles in your family and things like that. Maybe you want to start with that if you want to answer that? #00:04:39-5#

P2: Yeah, I do know how to ride a bike. I learned when I was small, maybe four—umm, very few people in my family cycle. My dad used to, but he has quite bad knees, so can't really very much anymore. My mum does know how to ride a bike but hasn't done for years and I don't really know that many people around me that cycle. I think you're [to P1] one of the only people I know that does. #00:05:14#

P1: Oh. [laughter]

P2: Yeah. I know lots of people that own bikes, but not really many that cycle regularly. [...] Yeah. [...] [unintelligible] Very rarely. I can't remember the last time I was on a bike, that wasn't a static bike in the gym. #00:05:38#

[laughter]

P2: [...] and I used to cycle more, when I was small, but I had quite a bad accident when I was young. I fell over in the garden and got a really bad cut in my legs, so. Kind of scarred me. So, yeah, I haven't really cycled much in my life, really? Yeah. [to P1] Your turn. #00:06:03-1#

P1: I do know how to ride a bike [laughter] and I first learned to ride a bike with my dad in the garden. And my brother Tom, who's three years younger—umm, yeah, three years younger than me. And so in my family, I cycle, my littlest brother Benji cycles. He's really into mountain biking. Umm, I mean, we can all ride bikes. When we were younger, we used to go on holidays and we'd bring our bikes with us and we'd do cycle routes together. Umm, but not anymore. I don't think my mum would be able to ride a bike since having Long Covid. But my older—he's not older, but he's-- I'm the oldest, but he's [laughter] he's my middle brother. He used to do a lot of mountain biking and used to go to special trails for it. Umm. [...] How many people [...] umm, I don't even know anyone that cycles regularly, really. #00:07:11-9#

P2: Does Amy cycles quite a lot. Does she? #00:07:14-7#

P1: Oh, yeah. Amy cycles. #00:07:17-0#

P2: I just realised that [unintelligible]

P1: Yeah. Yeah. Umm-- one of my friends from church. She's female and she also cycles occasionally umm-- I think most other people, I think there's two other people I know that cycle, like Steve from church. #00:07:32#

P2: Yeah. He loves his bike. #00:07:34-8#

P2: [...] Umm, another [...] another man [laughter] like middle aged friend cycling to work. I cycle to work so and I usually tend to work 3 to 4 shifts a week. But then also when I have training at the hospital, I also cycle there. Sometimes I cycle to the shops as well because that's easier. [laughing] Yeah. I think that's it #00:08:06-4#

R: So do you both live in Canterbury then? #00:08:10#

[nodding]

P1: Yeah.

R: Yeah. So maybe, Lucy, you can tell us a little bit about your, like, journey to work then? Maybe what made you first think about cycling? Because you mentioned your dad, like he kind of learned with you or made you learn how to cycle. #00:08:30-7#

P1: Yeah. So my dad used to cycle to work when I was younger, and then he taught me how to cycle when I was about six years old umm and my-- I decided to start cycling to work because I can drive, but I don't have a car. And it'd be too expensive. I'm also going—I'm moving out to Uganda at the end of this year, so there'd be no point in me having a car. [laughing] And I try and-- I like to be quite fit and healthy. I'm not particularly, but—[laughing] I feel like riding my bike to work really helps with that and it gets me there a lot quicker than if I walk to work, because it's usually about 20,25 minutes to walk. It takes me like 10,15 minutes to cycle. And the route is mostly flat. There's a couple of inclines, umm and I've just been on annual leave for a week, so my most recent shift, I walked up the hill [laughter] instead of cycling up there. But my aim is to go halfway up next time. Yeah [...] #00:09:39-2#

P1: [...] Yeah, I've got kind of a few other questions, um, that I don't know if I should reveal them all to you at once or if we should go one by one. But yeah, so, um, with both the girls in Germany and also two other, umm students from Canterbury I talked about if cycling is something cool in their environment because, um-- Or if you've ever thought about it in that way, or if, if it's even the opposite, if you because, I mean, you mentioned that there's very little people around you that do cycle. #00:10:25-8#

P1: I would say it's not cool. #00:10:28-7#

P2: I don't yeah, no.

P1: It's not cool. [laughter]

P2: I, I think it's very like-- I remember it becoming a really big thing that like middle aged men got into. #00:10:37#

P1: Yeah.

P2: And looking very interesting in Lycra and those sorts. I don't think I'd ever-- I feel like teenage boys do it— #00:10:52#

P1: Yeah.

P2: --and they're cool or they think they're cool doing it. And I don't think middle aged men will ever describe themselves as cool for doing it. #00:10:59#

P1: No.

P2: But I don't think I've ever thought of it as cool. No, I really I've always ever thought of it as practical. #00:11:06-5#

P1: No. I've never-- [...] Yeah, I always feel very [...] [laughing] I feel like an old person coming off my bike to work and yeah locking it up with other people who are not cool. [...] #00:11:20-8#

R: [...] Yeah, that's really interesting because also, one of the other girls in Canterbury, she also mentioned like teenage boys cycling like that as one group, but did-- like you mentioned that you cycled like a little bit more when you were younger, but did you-- like she also said, for example, she's never seen a group of girls on bikes in the UK. #00:11:50-7#

P1: No. Did you do it with friends? I don't think I did. #00:11:54-1#

P2: Yeah. I think that yeah, I did at one point when I was in primary school. We live very near a public park which had a pathway through it. And I've definitely met friends there with bikes and we've gone kind of back around the back of the park, which has lots of woods and trails and stuff. I only did it like, once, maybe twice. But I mean if I was to think of a group of people cycling, it would normally be a group of boys— #00:12:27#

P1: Yeah.

P2: But I don't think-- I've never been consciously aware of it not being a group of girls, because I've seen girls-- because we have a skate park in that park and there have been girls on bikes, but they tend to be-- it tends to be a mixed group rather than a group of all girls— #00:12:43#

P1: Yeah.

P2: If that makes sense. #00:12:45-4#

R: Yeah. [...] So yeah, we already kind of talked about that you do pay attention-- Like Lucy, you said you almost feel like an old person when you ride. Because you feel like it's an old person's thing or but just because-- Yeah, I don't know. That's interesting. #00:13:09-5#

P1: I think most people that I've seen that commute on a bike work are more [...] middle aged, I think. Yeah. And I've never seen anyone else at the bike shed at work that's my age or similar [laughing] that bike. #00:13:29-7#

P2: [...] But then one of our friends from Uni in her first year, she lived quite far away from like the main campus and she would always cycle. Katie would always cycle— #00:13:45#

P1: Did she? Aw! #00:13:45#

P2: Yeah, she always cycled to the library. And like if she came to visit, sometimes she'd bring her bike [agreement] because we like the rest of our group of friends, all lived really close to each other and she would always come and visit us. So she quite often, if she was going to the library or she would be staying for a while, she'd have quite often bring her bike. But I don't know if—[agreement] I don't—[unintelligible] cycles to work. They cycle to work. #00:14:15-6#

P1: Oh she does, yeah, yeah, yeah. #00:14:17#

P2: Yeah. So we have some friends who live in Bristol and they cycle to work. #00:14:20-8#

P1: Yeah. #00:14:21-3#

P2: But yeah, Katie definitely does. #00:14:24-8#

P1: Katie does. Johnny lives 2 minutes from [one].

P2: Yeah, there's no point. [laughter] But yeah. So yeah, we have-- I think the more we think about it, there are some people we know that cycle. #00:14:33-1#

P1: Yeah, Yeah. And my old housemate also had a bike, but she never rode it. That was [unintelligible]. She never it, she brought it with her to Uni [laughter] and then never cycled. #00:14:45-7#

R: [...] So if you compare Canterbury-- I just thought of one question. If you compare Canterbury to other cities in the UK. Do you think there's a difference? Or do you like-- because I've heard that, for example, Cambridge is like very cycling focussed in the UK. [agreement] And it's just interesting because there's like-- I mean country and Cambridge are like sort of similar size, I don't know. But yeah. #00:15:15-9#

P2: I think the way that Canterbury is laid out, if you live in the city centre, there's no need to have a bike [agreement] because you can get from one side of the city to the other within kind of 20 minutes really. [agreement] Whereas I think Cambridge is slightly less structured like that, like it's not so much of a High Street vibe, although there is a city centre. You get people kind of living all around it. I don't know. I just like because my one of my best friends went to University in Cambridge and she also cycled then and doesn't now. I think it just-- the layout of the city lends itself better to a cycling culture-- umm I also think that Canterbury roads are not very friendly for cyclists. #00:16:11#

P1: No.

P2: It's actually easier to be a pedestrian than a cyclist [agreement] in Canterbury, which I would say is the opposite in Cambridge, really. #00:16:19#

P1: Yeah.

P2: And then other cities abroad like umm Amsterdam and stuff. It's much more of a cycling culture compared to here. Like, it's not a cycling culture at all, really. #00:16:32#

P1: No.

R: [...] Then I've got a question on: Can you, like you already kind of did-- if you compare your relationship to cycling with that of men around you. Like. I mean, I don't know. #00:16:54-0#

P1: [...] Umm around me in Canterbury, the only men around me I know that cycle are so, like members from my church, and they're all probably over the age of 35,40. And they cycle to work. You know, Barney DeBerry, from church. #00:17:23#

P2: Yeah.

P1: He umm [laughing] to church and the vicar he cycles a lot for, for fun. #00:17:33#

P2: [Unintelligible]

P1: Yeah. And then back home, where my brothers are and their friends, it's a lot more-- they do it to get a thrill, like it's mountain biking and they go on trails and things like that. So whereas for me at the moment it is just a way of getting to work. Although I bought a mountain bike rather than a road bike because then I could take it like on holiday or I wanted to go on a trail or whatever. [unintelligible] to do that [laughter] #00:18:04-9#

P1: [...] I think for me, there aren't really that many differences in my head, like other than the fact that I think men are less concerned with their image, therefore are happy to wear the kind of clothes that people would feel more comfortable cycling in compared to women. But I also think that where women are happy to kind of meet up together and have a coffee or go out for lunch or just kind of have a chat, that doesn't seem to be how a lot of men like to build relationship with each other. Umm, so that kind of cycling option means that they can meet together and do a bit of the chatting, but there's a different purpose to their meeting. So I think for them it's much more of a social opportunity, which I don't think women would-- women would see it as. #00:19:10-1#

R: Yeah. Uh, one question like further down [on the screen] also: Has your choice of clothing ever stopped you from riding a bike or things like that? And I noticed when you describe the images as well, you pointed out that they were wearing the wrong sort of clothes for cycling. #00:19:33-4#

P1: Umm—

P2: I've just thought of someone else who cycles, Lauren. #00:19:40-3#

P1: Lauren [...]

P2: Lauren Loma. #00:19:41#

P1: Oh, she does. Yeah. #00:19:42-5#

P2: We have a friend, another friend from church who cycles and she cycles everywhere in Crops [laughter] and I, I just can't imagine that. And I saw someone cycling today and they were in flip flops-- #00:19:55#

P1: Oh, my goodness.

P2: And I was like, I, I can't imagine it. Um, I think-- I just-- Yeah, I don't know. I think I've always just imagined dresses and skirts to be really impractical or [unintelligible] because, the chain-- getting caught in the chain, getting caught in the wheels. Getting in the way. Getting floaty and not sitting in the right place? I don't know. I just I mean, I'm more of a trousers kind of person anyway, but I tend to-- I don't think my clothing is a barrier per se, but I think if I was to wear more dresses, I would say the opposite. I would say it would be more of a barrier. #00:20:47-5#

P1: Yeah I mean, so for work, I wear a mixture of tunics and a dress. I have one dress. I'm a nurse, so I have set uniform. And on the days that I wear my dress, I have cycled wearing it before, but I think-- and actually, I think I would cycle. I'd prefer to be wearing trousers, but I would like wearing a dress in general. But with my nursing dress, I feel because you can tell that I'm a nurse, much more from my dress, like poking out the bottom of my skirt-- at the bottom of my coat rather than wearing my tunic. Umm- it doesn't look particularly professional

cycling in my nursing dress. And because I'm a nurse, I have to be very careful of my professionalism and things like that. So I would much rather wear-- and actually, I have chosen not to cycle before because I'm wearing a dress to work rather than my tunic. So yeah. #00:21:51-4#

R: Yeah, because you just said, like, did you mean the professionalism towards nurse-- being a nurse? #00:22:01-6#

P1: Yeah. Nursing.

R: And or being a cyclist? Because some like research papers as well have brought up that people almost feel that they are either not professional enough to be cycling or they're too professional to cycle, and then they fear that other people like view them, like as a cyclist as kind of that as a negative thing. Yeah. #00:22:31-5#

P1: The professionalism was more for work, but at the same time, I would feel like people would be judging me more, wearing a skirt, wearing a dress on a bike. Because. Yeah. #00:22:44-4#

R: Mm hmm. I just got the notification that we only have 10 minutes left in this free meeting, so I'm going to have to send you another link when that is up, because it's always just 40 minutes I think with Zoom. But—um, yeah. Then let's go to the next few questions. [...] I'll just let you read them and kind of answer the ones that you find interesting. #00:23:17-5#

P1: [...] With the paying attention to who rides bikes around where we live. Again, it's more likely middle aged men and people who are cycling for takeaways. [laughing] [agreement] That's me, anyway. I don't know [...] #00:23:40#

P2: No I would agree. I think the questions for me about more like about like taking up space and stuff, I think. I definitely feel-- one of the reasons why I don't cycle is because of how vulnerable I feel, because Canterbury is notorious for like people driving very inconsiderately because they don't want to wait around because just gets lots of traffic-- like you get a lot of traffic around here. And so, I mean, I have no real need to cycle because everything is within a 15 minute walk of my house. For me at least. But I don't think I'd be confident at all in cycling on Canterbury roads. I had my first driving lesson in a while yesterday and I wasn't even that comfortable in a car, [laughing] so I don't think I'd be comfortable on a bike. Yeah, that might be definitely [...] #00:24:49-6#

P1: Umm [...] Yeah. My dad told me not to ride on the roads, [laughing] umm but I do. But not on there, because we've got quite a busy main road with a massive roundabout and I don't cycle on that. There is a cycle path alongside it for some of the way and then it just goes to a normal pedestrian pavement, which is annoying. Because it's also on the wrong side of the road. So if you did then move on to the road, you'd be going the wrong way. It's-- [laughter] Yeah. [...] [unintelligible]. That's the one you were talking about. When I do ride on the roads, though, I often feel like it's the car's right of way. I don't know if that's actually how it's meant. Is it? It's the car's right of way? #00:25:51-6#

P2: Umm. [...] Well, you both have equal right to be there. They just-- #00:25:55-8#

P1: Yeah. So I'll move on to the pavement, if it's okay to do so or if it's safe to do so or-- yeah. I do feel like I'm taking up space and holding everyone back. But obviously I cycle a lot so [unintelligible] #00:26:11-5#

R: [...] Yeah, I think it depends what is in the Highway Code. But I remember that when I was there, um-- I was there with one more German girl and she bought a bike and started riding umm sometimes to campus and sometimes, um, because we lived by Parham Road, by the, um, Asda, and, um, we used to ride like, because then I got a bike as well, and we used to ride, um, by the river, like into the city because that's separated from the cars. #00:26:51-1#

P1: Yeah. #00:26:52-3#

R: That's just what I remembered. But, yeah, um, the roundabouts always left me very terrified, especially because they're going the wrong way round for me. [laughter] #00:27:05-6#

P1: [...] I definitely feel vulnerable riding a bike on a road. I feel like I could very very easily be knocked off. #00:27:16-9#

R: [...] Okay. [...] Yeah. With the women in Canterbury as well, and also with some of the German women, we also talked about safety. Obviously, as women it's always kind of an issue that you think about and yeah, I don't know if you guys have any thoughts on that because I think-- is it somehow connected to, um, like taking up space, I guess being a bit more visible?
#00:28:07-2#

P1: [...] Never been catcalled on my bike. And there's a park near where I live and I won't walk through that night, but I will cycle through it because I will just ride fast. Umm and there's groups of men in there sometimes. And I would never walk through that at night after a shift, but I would cycle through that. So I suppose in that way I do feel safer on my bike because I could get away faster. Or I could—yeah, but it does draw more attention. So. [...] Yeah. Yeah.
#00:28:56-6#

P2: [...] I think generally speaking, for me, it's like. I just never-- I've never really cycled when I've been old enough to know about, like cat calling and taking up space, that kind of concept, because I feel like it's happened to me enough times when I've been walking, that you kind of learn to tune it out, which I hate because of the fact that it has to happen. But I just-- I don't think it's-- I don't think it would bother me that much because I've learned to not let it bother me in other ways. So. But yeah, I would understand why it would be a-- an awareness for women on bikes, I guess because of the-- I guess connotation of it and the-- if you're doing it for exercise, the clothes you typically wear for exercise. Yeah. Yeah. #00:30:09-8#

R: [...] Yeah. So I think we've got quite some good things in like the first area, because first I just wanted to talk to you, like generally about cycling. And the second part is kind of connected to cycling and media. So I have some more questions on that and then some like pictures of social media posts that we can look at together. And yeah, uh, [scrolling through questions] here, last bit. Um, so any, any like things that come to mind when you think about cycling in the media. And if you've noticed anything in particular. Um, you can just have a think.
#00:31:06-7#

P1: It's more of a sport related thing in the media than it is a form of transport, I'd say—
#00:31:17#

P2: Yeah.

P1: Other than that, I don't really see it in the media, do you? [to P2] #00:31:23-1#

P2: Umm, no, I mean, I used to work in sports events and we-- our biggest event of the year was as a cycling event. We would cycle or people would cycle from Land's End in Cornwall up to John O'Groats in Scotland. Umm and there was always a big push every year to try and get more women signed up because it was always predominantly men. But [...] I suppose I always think of like the Olympians and people like that.-- #00:32:02#

P1: Yeah.

P2: And I think of men and women and male and female Olympians equally, really. Umm but yeah, if I picture what I would imagine a cyclist would look like, it would probably be a man.
#00:32:13-5#

P1: Yeah. Yeah.

P2: Yeah.

P1: Yeah. Like a-- like a dressed-- actually, if I thought of a cyclist, I would think of on a road bike rather than a mountain bike—lycra, helmet, sunglasses.

[ZOOM ended] [new recording]

Off the recording mention of MAMIL meaning: middle aged men in lycra

P2: --can't get it out of my head. I mean, if I picture a cyclist it would probably be, yeah, just a middle aged man in Lycra, but if I picked an Olympic cyclist, it would probably be a woman. [surprise] I would picture a specific woman. I don't know, just whenever, like at the Olympics, we-- all female cyclists always did very well. Umm- so it would be one of those.
#00:00:30-3#

R: That kind of fits to the question afterwards. Like, do you have role models in mind when you think about riding a bike or like, because you said you have somehow a specific person that you think about. #00:00:43-4#

P2: Umm-- I don't know if I'd call her a role model, but I guess just-- she's-- her name when she, she got married partway through- she got married. So her name was Laura Trott— #00:01:01#

P1: Yeahhh.

P2: --and she married Jason Kenny. So her name is now Laura Kenny. She's just a very, like, cool, really nice person— #00:01:10#

P1: Yeah.

P2: who-- is still-- I guess is still glamorous, which sounds really harsh, but like a lot of sports women, like growing up, I was very sporty. And a lot of sports women just aren't really very glamorous at all. Whereas I think I would say she seems to be. Which I thought was cool. But I would say that's probably why I think of her, because I quite like the concept of that women can do both. Which was a big thing when I was in sport, when I was sporty, because we were always liked but how we could do both. #00:01:46-4#

R: What did you do as sports? #00:01:50-2#

P1: I played-- I played and coached badminton for a long time. I played rugby for a good few years, umm I played netball. I did trampolining, swimming. Yeah, I've done quite a lot of sport. #00:02:12-2#

R: Yeah. So in the little survey that you did, you already had one question about this. Um, if you know any like social media accounts of women posting about cycling-- or if you even use social media, I should ask that before. #00:02:30-9#

P2: We both do. #00:02:34-1#

P1: Yes. Yeah. Yeah. I don't know of any [...] women that post about it though. #00:02:37-3#

P2: [...] I think it's more of a like if you go travelling kind of thing, if you're in a city-- it's quite common to hire bikes and like— #00:02:50#

P1: Yeahhh.

P2: --see the city on a bike. Like if I think about travel bloggers and stuff that I follow, they don't, I'm not really if-- I answered no in the questionnaire, but if I really think about it, then there are probably one or two pictures on some of the accounts that I follow of people who have visited predominantly European cities who cycle in those cities like do cycling tours or kind of hire a bike for a day. I know a lot of people that do that when they go up to London and stuff, but nobody that's like: I love cycling. I cycle all the time. It's more of just a touristy thing? #00:03:35-8#

R: Have you ever done that yourself? Cycled outside of the UK? I just thought about that. #00:03:43-3#

P1: Oh, I have once— [laughing]

P2: I think I have as well.

P1: Once. I was in Italy. #00:03:50-3#

P1: I was in Spain. I, yeah, not regularly and not as-- not really as a tourist, more of just a-- we had family friends that had a villa out in Spain and we just were like: We can cycle around the streets for a bit. It'd be fun. [...] Yeah, I think that was more to do with who I was travelling with when I went to cities I'd probably cycle with-- cycle in. And rather than me not wanting to cycle. #00:04:23-6#

R: [...] Yeah. Okay, then let's maybe go to the pictures that I have. Hope this works now because I don't have them in one PDF. [...] You should see my files now, I think? #00:04:59-1#

P2: Yeah. #00:05:00-5#

R: I guess you could see my whole project. [laughter] Yeah, but you should also now see a picture of a woman on a bike? #00:05:14-2#

P1: Yeah. #00:05:15-8#

P2: Okay. So I'll let you freely talk about them, whatever comes to mind again. And you could just tell me when you want to see the next one, maybe. #00:05:25-7#

P1: [...] I want to sit in the front basket—[laughter] #00:05:30-4#

P2: Yeah. [laughter] Very resourceful. Cello is not exactly an easy instrument to carry around. #00:05:36-1#

P1: No. #00:05:36-7#

P2: Quite an unconventional looking bike.

P1: Yeah. I was thinking that-- it's got three wheels I think. #00:05:43-1#

P2: It does have three wheels or it would be very unbalanced. [laughter] #00:05:46-0#

P1: Yes, I would—do you think that's cool? [to P2] #00:05:52-4#

P1: I mean, I think it looks cool in theory. Whether I think it would be cool if I was cycling around on it. I don't think I would, but I think it like-- it's clever. #00:06:04-9#

P3: Yeah.

P2: I don't think I'd use the word cool. #00:06:06-6#

P1: It is clever. #00:06:07#

P2: It looks quite, yeah, resourceful and it's quite like efficient. #00:06:14-9#

P3: Yeah. #00:06:15-4#

P1: [...] You could put kids in the front— #00:06:20#

P2: Yeah. And she looks very happy. #00:06:21-4#

P3: She does look happy, yeah. #00:06:22-5#

P1: And she's not not wearing cycling clothes. I would say she looks like she's going somewhere, but she's wearing clothes that are practical for cycling [unintelligible]. #00:06:34-2#

P3: Unless that's a mini skirt rather than a shorts. #00:06:36-9#

P4: I think it's shorts. [...] I don't know, I suppose if it is, maybe not [unintelligible].

P3: Yeah. #00:06:44-2#

R: [...] I'll jump to the next one. #00:06:52-2#

P2: That's cool. #00:06:55#

P1: I get really confused. #00:06:57-5#

P2: See that's the feet. #00:06:58-4#

P1: Yeah. #00:06:59-3#

P2: And that is two people. #00:07:01-3#

P1: Yeah. #00:07:01-9#

P2: I have no idea what [...] That's very confusing. Is it? #00:07:06-7#

P1: Oh, is—they're in a front basket? [talking over each other]

P2: Carry more than [unintelligible]

P1: Yeah and they're carrying the kids bikes as well in it. Yeah, I think. #00:07:17-3#

P2: Oh, yeah. See, the handlebars are here. #00:07:20-8#

P1: Yes. #00:07:21-8#

R: It's kind of from above. #00:07:23-9#

P2: Yeah. That's cool. I like that. #00:07:29-2#

P1: I would love that as a kid. [laughing] #00:07:30-4#

P2: Yeah. [unintelligible] And they're wearing helmets, you'll be happy. [to P1] #00:07:35-8#

P1: They are wearing helmets. Very impressed. #00:07:38-7#

P2: Yeah. This it looks again, practical, fun. [agreement] Quite resourceful. Quite a cool piece of engineering. I don't know if the cycling itself would look cool, but the fact that it exists is cool. #00:07:53-2#

R: So just because we didn't talk about that earlier. But Lucy, you wear a helmet all the time because it seems like the conversations between you, you're very passionate about wearing helmets? #00:08:06-3#

P1: Yeah. Yeah, I've seen and heard a lot of bike injuries and people having brain injuries from not wearing helmets on bikes umm yeah. #00:08:18-9#

P2: Yeah. #00:08:21-0#
R: Then we've got this one. #00:08:24-8#
P2: [...] That seems very touristy. #00:08:29#
P1: Yeah.
P2: The only thing that would make it more touristy for them was if-- #00:08:32-9#
P1: I was, I was about to say they're not Boris Bikes, are they? #00:08:35-6#
P2: They're not Boris Bikes. [...] Well, they look really happy. #00:08:38#
P1: They do.
P2: And they're wearing helmets. #00:08:41-8#
P1: [unintelligible] could be quite fun. I don't think London is that bad for bikes— #00:08:45#
P2: No.
P1: It's got quite a few cycle lanes. #00:08:47-4#
P2: Yeah [...] and I imagine that's on Tower Bridge if it's got the-- #00:08:50-4#
P1: Yeah.
P2: --umm Big Ben in the background and you can see Parliament as well. [agreement] It looks again like an organised group. #00:08:58-2#
P1: Yeah. #00:08:58-7#
P2: With the lady in Hi-Vis. #00:08:59-9#
P1: Group of friends. Yeah. #00:09:01-6#
R: It's actually the, um, Women's Freedom Ride that they did for Women's Day. #00:09:07#
P1: Oh, wow.
R: With about, like, 1000 women, I think that came. So it's almost like a protest. I don't know if you would call a protest ride. But, like-- #00:09:19-6#
P1: Oh they're all wearing [...]. #00:09:21-2#
P2: Yeah, sashes.
P1: Sashes.
P2: Yes, that's very cool. #00:09:26#
P1: That's really cool. [...] There's a tuc tuc. #00:09:33#
P2: Yes, there is. #00:09:34-4#
R: [...] Okay, then we're halfway through. #00:09:41-4#
P1: COVID. [laughing] Read it. [unintelligible]. #00:09:50-9#
[unintelligible]
P2: [...] I suppose it's-- I mean, I can see from the tag it's in Brighton, which is a notorious place for like cyclists being a bit more assertive about their road space. Um. Because my aunt and uncle live down in Brighton and my uncle cycles-- used to cycle quite a lot. I don't actually know if he cycles anymore, but umm-- It seems like quite a cool initiative to do for the environment. Again. Looks like an organised thing [agreement] with the bikes in the background and stuff. [...] I also think it's cool that she's—that they're both wearing, like, their own gear. [...] Oh she's wearing a Lucy and Yak! #00:10:49-8#
P1: Is she? #00:10:51-6#
P2: The next person. #00:10:51#
P1: Oh, yeah. [laughing] #00:10:52#
[unintelligible]
R: What is she wearing, sorry it cut out for a-- #00:10:55-0#
P2: The dungarees that she's wearing-- #00:10:57-6#
P1: --in the next-- #00:10:58-6#
P2: next photo. #00:10:59-7#
R: Ah! #00:11:02-6#
P2: And [...] They're my favourite dungarees. I have many pairs. #00:11:08-5#
R: There's a bit of a paragraph next to that. I don't know if you can read it. [...] You don't necessarily have to, but if-- I don't know if I can zoom in. #00:11:26-0#
P2: [...] I love that. #00:11:40-7#

P1: [unintelligible]
P2: Oh yeah.
R: What did you say, Lucy? It keeps cutting out. I'm really sorry I have to-- #00:11:44-7#
P2: It's very poetic. #00:11:47-0#
P2: Yeah. [...] It feels like very-- like it is very empowering for her to do this. #00:11:55-6#
P1: Yeah. #00:11:58-2#
P2: [...] and [...] if cycling was something you were interested in getting into and you read this, this would be probably quite inspiring. [unintelligible] #00:12:12-6#
P1: Yeah. Yeah. #00:12:16-1#
R: [...] Then we have the last one, which is this one. #00:12:22-8#
P1: That would be me. I love my plants. [laughter] #00:12:26#
P2: Tomato--
P1: [reading out loud] Tomato strapped precariously to the bike. [...] I have to say, when I'm cycling and it's-- it's a lovely day, it is very nice. [laughing] #00:12:42-0#
R: Can you describe like the feeling that you have-- like a bit more in detail about what it makes you feel like? #00:12:52-1#
P1: I'm just-- I'm one of those people that's just very happy to be outside. But when it's sunny and I can feel it on my face, but when I'm cycling at the same time, so I feel quite active and I'm getting somewhere quickly and I can feel like a breeze as I'm cycling. It's just very calming, especially before a shift. It's really nice before shift [laughing] sort of gets-- just relax a little bit before I go into madness [laughter]. #00:13:22-9#
R: [...] Yeah. Okay, So, um, just to get back to the media questions. Let me see. Yeah, but you've never come across like anyone who's promoted cycling almost as transport on social media? #00:13:52-6#
P1: Part of like-- I think there's a ride to work scheme for work for the NHS and things like that and different companies will advertise it as a good way of getting to work. And I've definitely - but this is part of the problem is I follow like the NHS on my social media and things like that, and they'll promote healthy lifestyle choices like cycling to work or walking more. So I think it depends on that. But no particular influencers or anything like that, I follow that promote cycling. It's more very health based. #00:14:34-1#
R: Mm hmm. Yeah. The other people I talked to from Canterbury, they also said it's more like sport focussed for them. #00:14:43-1#
P1: Yeah, definitely. #00:14:46-2#
R: Okay. I think we've talked about all the questions. If you don't have anything else to add? #00:15:00-2#
[unintelligible]
P1: I do feel a lot healthier since I've been riding my bike. [laughing] #00:15:07-9#
R: Yeah. That's really cool. #00:15:12-1#
P1: Yeah. #00:15:13-2#
R: Maybe I have one more question to Fran, like because you don't cycle at the moment and just just interested in like-- because I think you said you walk everywhere? Is that how you just get around currently? #00:15:30-3#
P2: Yeah. I mean, I umm either walk or get the train, because I can't-- I can't drive. And I do have a car, but I can't drive it legally on my own. Yeah. I either-- I get the train to visit my partner who lives over in Sussex— #00:15:54#
P1: In Sussex?
P2: Yeah, East Sussex-- about an hour and a half drive. Umm. [...] So I probably wouldn't cycle that really, because it's quite a long way. [...] Yeah. No, I, I mean, I have where I grew up at home is also like quite a small town, so I never really had cause to cycle anywhere. I think if I was to take up cycling, probably be for exercise more than anything. But I prefer other forms of exercise. So. Yeah. #00:16:31-6#

R: Where are you guys from? Like your families? Because you mentioned it a couple of times.
#00:16:38-5#

P1: Might have from High Wycombe in Buckinghamshire. #00:16:43-2#

P2: And I'm from Surrey. So just south of London. #00:16:49-6#

R: Yeah. So pretty rural, both? #00:16:53-0#

P1: Yeah. #00:16:55-7#

P2: Yeah.

P1: Um?

P2: Mine probably more rural than yours. #00:16:58-0#

P1: Yeah, yeah, yeah. #00:16:59-3#

[unintelligible]

P1: Um? No, mixture. #00:17:07-6#

P2: I mean, we both grew up in places that have green spaces. #00:17:13-9#

P1: Yeah. #00:17:14-4#

P2: I grew up quite close to, like, quite a lot of forestry and stuff, but then it's very—I'm literally like a half hour train ride away from London. So. But. Yeah. #00:17:32-5#

P1: Yeah, me too, actually, half an hour. Yeah. I mean, there's a—we, we-- our house backs onto a woodland and in it there was a massive ditch. I don't know where it's come from and people have just made cycle routes into it. It's quite steep. It's for mountain biking and my brothers used to do it. He used to go it. #00:17:55-1#

R: So mostly your brothers and you didn't really do the mountain biking with them or?
#00:18:03-3#

P1: In the summer. I don't like cold weather, so [laughing] I used to go in the summer and I really enjoyed it. I did like mountain biking, but it was more, more their thing. Tom was-- because bikes are expensive umm and so he was much more invested into getting new parts for his bike, things like that. And I wanted to save for other things. #00:18:27-1#

R: So do you-- one more question. Do you cycle in winter then too? Because you said you don't like it when it's cold. #00:18:37-9#

P1: I do now. [laughing] I do-- I do now to work I cycle. I wear gloves and hat under my helmet, which probably isn't very safe. [...] #00:18:47#

P2: Better than not wearing a helmet.

P1: --not wearing a helmet. Yeah. [laughing] #00:18:53-7#

R: Yeah. Okay. Well, thank you very much that you met with me for this.

EIGENSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich, dass ich diese Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Alle Stellen der Arbeit, die wortwörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, wurden als solche kenntlich gemacht.

Die schriftliche sowie die elektronische Fassung der Arbeit mit der Ausnahme der gem. Abs. 9 Satz 2 RPO vorzunehmenden Anonymisierung der elektronischen Fassung stimmen überein. Die Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ort, Datum, Unterschrift