velos beladen

Improvisation und Zweckentfremdung beim Transport auf dem Velo

Hochschule Luzern D&K
Objektdesign
schriftliche Bachelorarbeit
16.05.2022
Mentorat: Monica Gaspar
Zeichenzahl: 35'969

Jonas Zahno
Stutz 31
1714 Heitenried
079 669 31 96
jonas.zahno@stud.hslu.ch

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 3
1 Design durch Gebrauch 3
1.1 Nicht Intentionales Design 4
Beweggründe 4
Methoden 5
1.2 Improvisation 5
1.3 Zweckentfremdung 6
2 Kulturelle Phänomene des Velobeladens 7
2.1 Lebendiges 8
2.2 Arbeit 11
2.3 Sicherheit 12
2.4 Material 14
2.5 Dinge 15
2.6 Lebensmittel 18
3 Strategien der Aneignung 19
3.1 befüllen 20
3.2 belegen 21
3.3 stapeln 23
3.4 festmachen 24
3.5 behängen 26
Fazit 27
Quellennachweise 29
Literatur- und Medienverzeichnis 29
Abbildungsverzeichnis 30
Anhang
Anhang 1: Kisten auf dem Velo
Anhang 2: Befestigungsmaterial
Lauterkeitserklärung

Einleitung

Die oft schwer zu fassenden Konsequenzen unseres auf Expansion basierenden Lebensstils, werden immer öfter sichtbar und auch sichtbar gemacht. Um neue Perspektiven aufzeigen zu können, müssen neue Haltungen für den Umgang mit Ressourcen - konkreter und aus der Perspektive des Designs mit Dingen - entwickelt werden.
Vorhandenes nutzen und wiederverwenden, gilt momentan noch als aufwändige und schwierige, aber effektive Methode, Ressourcen zu sparen. Vor diesem Hintergrund könnte Improvisation im Nachhaltigkeitsdiskurs als Strategie für den Umgang mit vorhandenen Dingen verstanden werden. Durch das spontane Reagieren auf Gegebenheiten entsteht Unerwartetes und Zwecke können neu zugeschrieben werden. Aus Improvisation und Zweckentfremdung resultierende Kontextveränderungen könnten somit neue Möglichkeitsfelder eröffnen. Diesen Ansatz möchte ich anhand des Velos als vielfältig beladbares Verkehrsmittel verfolgen.
Velos gibt es in allen Formen und Farben. So divers wie ihre Erscheinung ist auch ihre Nutzung. Kulturelle Vielfalt auf der Welt spiegelt sich in diesem robusten und einfachen Ding wider. Das Velo ist jeweils das, wozu es die Menschen mit ihren unterschiedlichen Wertvorstellungen und Lebensrealitäten machen. Das Potenzial des Velos als muskelbetriebenes, reparierbares und erschwingliches Verkehrsmittel ist unverkennbar. Für einen platzsparenderen und ressourcenschonenderen Verkehr ist es prädestiniert.

In dieser Arbeit will ich den Transport auf dem Velo untersuchen, um herauszufinden und aufzuzeigen, welche Ausprägungen aus kultureller und historischer Sicht auszumachen sind. Anhand des Nicht Intentionalen Designs (NID), einem Begriff aus der Designforschung, der das Design durch den Gebrauch beschreibt, will ich untersuchen, wie sich Menschen Velos für den Transport zu eigen machen.

Die Arbeit ist in drei Teile gegliedert. Im ersten Teil werde ich Beweggründe und Strategien des NID für den Umgang mit Gestaltetem behandeln, um Strategien der Aneignung theoretisch besser verstehen zu können. Im zweiten Teil befasse ich mich konkret mit dem Transport auf dem Velo. Dort werde ich anhand von Bildern Entwicklungen, Bedeutungen und Ausprägungen aus historischer und kultureller Sicht behandeln. Im letzten Teil werde ich eine Typologie von konkreten Strategien der Aneignung des Velos entwickeln, diese mit Bildern erläutern und anhand des NID beschreiben. Diese Erarbeitung von Strategien soll mir Erkenntnisse für die praktische Arbeit liefern.

1 Design durch Gebrauch

Design wird im praxisorientierten Kontext als Prozess verstanden, der der Produktion vorausgeht. In dem Gestaltende auf ein Problem reagieren, ein Ziel definieren und in Verbindung mit der Umgebung dies realisieren, sind sie bewusste Akteure. Der Design-Prozess wird allerdings auch evolutionstheoretisch beschrieben. Also mit dem Grundgedanken, dass Design auch ohne bewusst Gestaltende entsteht.[1] In diesem Teil möchte ich mich vor diesem Hintergrund dem Gebrauch als Design-Prozess widmen. Denn durch den Gebrauch werden Dinge beträchtlich mitgestaltet: In dem sie in Kontexte gesetzt, umgedeutet, umgenutzt oder abgeändert werden.

[1] Teixera 2008, S. 107 f.

Ich werde mich in diesem Teil mit dem Begriff des Nicht Intentionalen Designs beschäftigen. Dabei möchte ich mich auf die Beweggründe und Strategien, also dem Antrieb und wie es sich schliesslich äussert, fokussieren. Als Ergänzung werde ich die Begriffe Improvisation und Zweckentfremdung behandeln, da sie eine vertiefte und weiter gefasste Beschäftigung mit den Beweggründen und Methoden des NID ermöglichen.

1.1 Nicht Intentionales Design

Nicht Intentionales Design (NID) ist ein Begriff aus der Designforschung und wurde von den Designtheoretikern Uta Brandes und Michael Erlhoff vorgeschlagen und untersucht. Er beschreibt die alltägliche Umgestaltung des Gestalteten durch die Nutzenden. Dabei wird die Herstellung von Funktion und Bedeutung untersucht, die sich durch den Gebrauch ändern.[2] "Intentional" bedeutet mit einer Intention verknüpft, zweckbestimmt, zielgerichtet. Das NID entsteht aber gerade, wenn die vorgegebene Anwendung nicht berücksichtigt oder abgewandelt wird. Es kann jedoch nur entstehen, wenn ein Gegenstand zu einem eindeutigen Zweck hergestellt wurde und danach durch die Nutzenden der Kontext der Nutzung geändert wird. Deshalb fallen Feuersteine oder Äste, die als Speere oder Messer genutzt werden, nicht unter das NID, auch wenn der Beweggrund oder das Motiv, also der Impuls, ein Ding für eigene Zwecke zu instrumentalisieren, der gleiche ist.[3]

Beweggründe

Der Vollständigkeit und besseren Übersicht halber, übernehme ich hier die Beweggründe des NID, die Uta Brandes und Michael Erlhoff als "Motive" definiert und beschrieben haben:[4]

1. Aus der Not eine Tugend machen: Notlösung, Provisorium, Improvisation (Untertasse als Aschenbecher).
2. Für den speziellen Zweck wird nichts Passendes auf dem Markt angeboten (Bierdeckel unter Tischbein, um den Tisch zu stabilisieren)
3. Kostengünstige Alternative zu neu gekauften Produkten (Bettgestell aus Europaletten).
4. Weiterverwendung von Wegwerf- oder eigentlich schon verbrauchten Produkten aus ökologischen oder Kostengründen (Gabel oder Kleiderbügel als Radioantenne) - oder einfach aus Spass (leere Dose als Fussball)
5. Reduktion von Aufwand oder Wegersparnis aus Bequemlichkeit (Füsse auf Schreibtisch)
6. Optimierung der Funktion (Stuhl als Garderobe und Leiter)

Das NID kann mehr oder weniger bewusst entstehen, allerdings wohnt ihm kein Gestaltungswille inne. Somit entsteht der Motivation nach kein Design. Dennoch versteht sich der Begriff als eine Erweiterung und Neubestimmung des Verständnisses von Design.[5]
Das NID grenzt sich ab vom Heimwerkern oder Basteln, da in diesen Fällen meist der psychologische den praktischen Nutzen übersteigt und der objektorientierte Gestaltungswille Antrieb ist.[6] Deshalb

[2] Brandes 2008, S. 291
[3] ebd., S. 291 f.
[4] Brandes 2006, (ohne Seitenzahlen)
[5] Brandes 2009, S.12 f.
[6] Brandes 2008, S. 292

irritiert mich das Beispiel des dritten Motivs, da dort die sehr bewusste Wahl der Europaletten meiner Meinung nach vor allem aus psychologischen und sozialen Gründen erfolgt.
In sogenannten Mangelgesellschaften wie der DDR wurden aus Not massenhaft Gegenstände umgenutzt. Doch hier wurden Gegenstände bewusst und mit der Intention, Neues zu schaffen, umgenutzt oder wiederverwendet. Deshalb kann man auch hier nicht von NID sprechen.[7] Aus diesem Grund denke ich, die ökologischen Gründe des vierten Motivs können auch nicht dort zugeordnet werden, da aus der bewussten Überzeugung ökologisch zu handeln etwas weiterverwendet wird. Das soll aber nicht heissen, dass ich denken würde, NID könne nicht ökologisch sein. Im Gegenteil.
Auf eine Handlung, die dem NID zugeordnet werden kann, treffen meist mehrere der Motive zu. Dem zu Grunde liegt aber meist das erste Motiv. Die Improvisation werde ich deshalb in einem späteren Kapitel noch einmal unabhängig vom NID thematisieren.

Methoden

Wie sich NID äussern kann, wurde von Brandes und Erlhoff wie folgt als "Prinzipien" zusammengefasst:[8]

1. Reversible Umnutzung: Ein Ding wird temporär oder dauerhaft in einem neuen Kontext genutzt, wobei aber der ursprüngliche Zustand und die ursprüngliche Funktion nicht zerstört werden (Senfglas als Stiftbehälter)
2. Irreversible Umnutzung: Entweder hinterlässt der neue Gebrauch bleibende Spuren (Flasche als Kerzenständer), oder das Objekt muss für die neue Anwendung dauerhaft verändert werden (Schraubglas mit durchlöchertem Deckel als Zuckerstreuer).
3. Fast alle Umnutzungen implizieren Multifunktionalität.
4. Ortsveränderung: Dinge werden aus ihrem ursprünglichen Einsatzort herausgelöst (Ziegelsteine als Regalständer) oder umgekehrt wird ein Ort zu einem neuen Zweck umfunktioniert (Parties unter Brücken)

Niederkomplexe Produkte eignen sich grundsätzlich besser für NID. Eine unsachgemässe Nutzung von spezialisierten, oft teuren Produkten ist schwieriger, da eine Funktion je spezialisierter sie ist, weniger multifunktional ist, mehr technisches Wissen voraussetzt und der höhere Wert vor "unsachgemässem" Gebrauch und Abänderungen abhält.[9] Für den Transport auf dem Velo interessiert mich hier vor allem die Änderung eines Zwecks und auch, wie ein Ding mit einem bestimmten Zweck durch den Gebrauch rückwirkend multifunktional wird.

1.2 Improvisation

Das aus der Improvisation entstandene, wird grundsätzlich nicht mit Design in Verbindung gebracht. Ihm haftet das Unvollendete, Vorläufige und Unprofessionelle an, was keiner produktorientierter Gestaltung entspricht. Sie steht somit im Kontrast zur angestrebten Invention, die mit etwas Klarem und Abgeschlossenen assoziiert wird und im Design primär angestrebt wird.[10] Gleichzeitig wird Improvisation als Kunst verstanden. Beim Improvisieren wird etwas ohne Vorbereitung getan. Dabei wird auto-

[7] ebd.
[8] Brandes 2006, (ohne Seitenzahlen)
[9] Brandes 2009, S.12. f.
[10] Frye 2017, S. 8

matisch auf Erlerntes im Unbewussten zurückgegriffen. Diese Perspektive bezieht sich in erster Linie auf Theater und Musik, wo die Improvisation einen hohen Stellenwert hat, lässt sich aber meiner Meinung nach auch auf den Umgang mit Objekten übertragen. Ein regelmässiger und damit durch Handhabung erlernter Umgang mit einem bestimmten Objekt eröffnet kreative und unvorhergesehen Möglichkeiten in dessen Gebrauch und Bedeutung.[11]
Design ist der Improvisation nicht abgeneigt, sondern sieht darin eine Methode Innovation zu generieren. Im Prozess sollen durch gezieltes Improvisieren im Gestaltungsprozess neue Ansätze und Erkenntnisse gefunden werden.[12] Im Neuen Deutschen Design der 1970er und 1980er Jahre hingegen spiegelte sich die Improvisation im Endprodukt wider und bestimmte somit Prozess und Resultat gleichermassen.[13] Die dabei entstandenen Objekte würde ich aber eher als Kunstobjekte denn als Gebrauchsobjekte beschreiben. Sie wirken trotz ihrer rudimentären Erscheinung sehr sorgfältig gestaltet und erfordern einen sehr bedachten Umgang mit dem Material, der viel Wissen voraussetzt *(siehe Abb. 1 und 2)*.
Improvisation entsteht immer aus Vorhandenem. Sie geht rückblickend vor, ist aber zukunftsgerichtet und eröffnen durch beliebige Kombinierbarkeit fast unendlich viele Möglichkeiten Neues zu schaffen.[14] Somit könnte die Improvisation und die ihr innewohnende Limitation, nur Vorhandenes zu nutzen, als produktive Strategie genutzt werden, kreativ zu arbeiten und dabei Ressourcen zu sparen. Vorhandenes zu nutzen führt zu Umnutzung und damit zu Änderung von Bedeutungen und Zwecken, was Bestehendes hinterfragt und neue Möglichkeiten denkbar macht.

Abb. 1: Früchteschale aus einem Sieb, Axel Stumpf (1984)

Abb. 2: "Consumer's Rest", Sitzgelegenheit aus einem Einkaufswagen, Stiletto (1983)

1.3 Zweckentfremdung

Umgangsweisen mit Gegenständen werden oft als "unsachgemäss" oder "zweckentfremdet" angesehen und eher negativ konnotiert. Wo Zweckentfremdung geschieht, muss aber ein Zweck zugeschrie-

[11] Zanetti 2014, S. 15 ff.
[12] Frye 2017, S. 13 ff.
[13] ebd., S. 140 ff.
[14] ebd., S. 12

ben werden. Dieser wird in erster Linie von der Herstellerin vorgegeben. Parallel wird er aber sozial ausgehandelt und führt so zu konkreten Gebrauchskonventionen, die wiederum auf die Produktion rückwirken. Wo Entfremdung stattfindet, wird also etwas aus dem gesellschaftlich gängigen Kontext gerissen und neubewertet.[15] Somit öffnet der Vorgang der Zweckentfremdung neue Perspektiven und Optionen des Gebrauchs und kann als überaus positiv angesehen werden. Kinder zum Beispiel sind unglaublich talentiert, mit Fantasie Dinge umzudeuten und umzunutzen oder aus Prinzip die Dinge nicht so zu gebrauchen, wie ihre Eltern sich das vorstellen würden.[16]
Die serielle und industrielle Produktion hat zu einer Zunahme von Dingen mit eindeutiger Funktion, also einem intendierten Zweck, geführt. Gleichzeitig vermehrten sich durch die zunehmende Abstraktion der komplexer werdenden Gegenstände die möglichen Konstellationen der Beziehungen zwischen Menschen und Dingen.[17] Die heutige Tendenz der Individualisierung hat aus einer einst subversiven, künstlerischen und alltäglichen Praxis eine wirtschaftliche Strategie gemacht. So wird bei Methoden wie dem Design Thinking, die Wichtigkeit betont, potenzielle Nutzende so früh wie möglich in die Produktentwicklung einzubeziehen, um sich an den Erkenntnissen zu orientieren, welche sich durch Interaktion oder Aneignung ergeben.[18]

2 Kulturelle Phänomene des Velobeladens

Die Geschichte des Velos ist nicht linear und erlebte ein auf und ab. Die Anfänge der Entwicklung gehen bis ins Jahr 1817 zurück, als Karl Drais, ein deutscher Erfinder, die Laufmaschine erfand, die schon damals eine Vorrichtung für Gepäck hatte.[19, 20] Deren Weiterentwicklung ging über das pedalbetriebene Hochrad und dann in den 1880er Jahren zum Niederrad, das in Form und Funktion schon sehr den heutigen Velos ähnelt.[21] Das Velo war in dieser Zeit ein Luxusgut und diente zu Beginn vor allem dem Freizeitvergnügen der Adeligen. Erst dank sinkenden Preisen, wurde das Velo demokratisiert, ermöglichte so mehr Menschen Mobilität und dadurch Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sinnbildlich für den Transport auf dem Velo ist der Begriff *Drahtesel*. Das Velo ersetzte in vielen Bereichen Nutztiere und ermöglichte einen oft schnelleren und saubereren Transport. Es erlebte durch die Motorisierung aber auch wieder einen Tiefpunkt und wurde zu einem Sinnbild von Rückständigkeit. [22] Heute ist das Momentum eher wieder auf der Seite des Velos. Vor allem durch das aufkommende ökologische Bewusstsein wird ihm wieder mehr Bedeutung zuteil.[23]
Die Bedeutung des Transports auf dem Velo war sehr unterschiedlich in verschiedenen Kulturen und Zeiten. In diesem Teil möchte ich eine Bandbreite (weder vollständig noch chronologisch) aufzeigen, von „was und wie" auf dem Velo transportiert wird und wurde. Ich werde kulturelle Phänomene aus historischer und kultureller Sicht untersuchen. Transportsituationen werden in selber definierte Bereiche (Lebendiges, Arbeit, Sicherheit, Material, Dinge, Nahrung), welche ähnliche Voraussetzungen oder

[15] Keller 2016, S. 275 ff.
[16] Ebeling 2016, S. 34
[17] Hadler 2016, S. 43 f.
[18] ebd., S. 57 ff.
[19] Dodge 1996, S. 11 ff.
[20] Lessing 2021, S. 335
[21] ebd., S. 94 ff.
[22] Essler 2014, S. 68
[23] Bäumer 2014, S. 157 f.

Intentionen erahnen lassen, eingeteilt, die so Kapitel bilden. Beschrieben wird, was, wie und wo am oder auf dem Velo transportiert wird. Der Fokus wird je nach Transportsituation anders gesetzt.

2.1 Lebendiges

Das Velo ist in erster Linie ein Fahrzeug, das für den Personenverkehr konzipiert ist. Genauer dem Transport einer Person bei gleichzeitigem Bedienen des Fahrzeugs. Doch regelmässig wird es als Verkehrsmittel von mehreren Personen gleichzeitig genutzt. Es erfordert Vertrauen und Rücksicht, mit jemandem auf dem gleichen Velo zu sitzen. Menschen können auf dem Gepäckträger *(siehe Abb. 3)*, dem Oberrohr *(siehe Abb. 4)* oder auf dem Lenker sitzen *(siehe Abb. 5)*. Mit viel Geschick kann natürlich noch mehr auf einmal transportiert und die Aussicht auf den Verkehr aus erhöhter Position genossen werden *(siehe Abb. 6)*. Ein Privileg, das auch Kinder von Zeit zu Zeit geniessen können *(siehe Abb. 7)*. Auf dem Gepäckträger zu stehen, funktioniert allerdings für unterschiedlichste Lebewesen *(siehe Abb. 8 und 9)*. In unserem Alltag ist dennoch die sicherere Variante des Kindersitzes weiter verbreitet *(siehe Abb. 10)*. Liegend bietet es sich an, eher in einem Korb zu verweilen *(siehe Abb. 11)*. Historisch gesehen und in weiterem Sinn, war das Velo ebenfalls wichtig fürs Leben. Hebammen gelangten vor allem in ländlichen Regionen oft mit Velos, manchmal sogar einen Gebärstuhl auf dem Rücken, zu den Leuten nach Hause.[24]

Abb. 3: Auf dem Gepäckträger sitzend

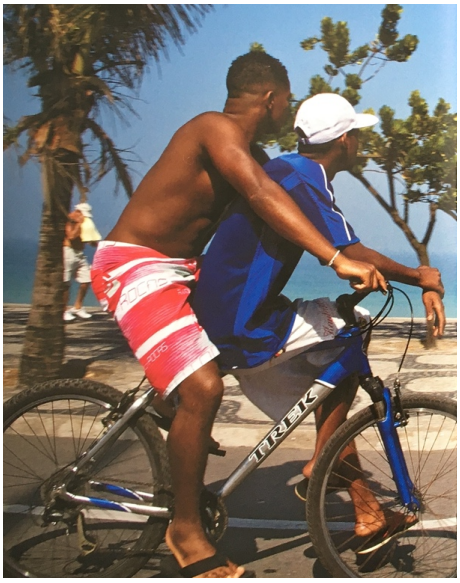


Abb. 4: Auf dem Oberrohr sitzend

[24] Essler 2014, S. 65

Abb. 5: Auf dem Lenker sitzend

Abb. 6: Auf dem Gepäckträger leicht erhöht sitzend

Abb. 7: Auf den Schultern sitzend

Abb. 8: Kind auf dem Gepäckträger stehend

Abb. 9: Pflanze auf dem Gepäckträger stehend

Abb. 10: Auf dem Gepäckträger im Sitz

Abb. 11: Im Korb liegend am Lenker

2.2 Arbeit

Das Velo wurde und wird nach wie vor in verschiedenen Bereichen als Transportfahrzeug für die Arbeit genutzt. Historisches Beispiel ist die Zustellung der Post. Bereits im Jahr 1896 verliess sich die Deutsche Post auf Velos *(siehe Abb. 12)*.[25] Diese wurden durch motorisierte Fahrzeuge ersetzt. Doch seit Mitte der 2010er Jahre setzt die Post wieder auf Velos. Solche mit elektrischer Unterstützung.[26] Als punkige Variante der Post können die Velokurierdienste beschrieben werden, die vor allem in Städten immer beliebter werden und sich zu einer eigenen Subkultur entwickelt haben *(siehe Abb. 13)*.[27] Anfang des 20. Jahrhunderts war das Velo das Fahrzeug für die Arbeit, wie dieser Fensterputzer mit seinen Arbeitsutensilien eindrucksvoll zeigt *(siehe Abb. 14)*. Heute ist dies eher bei privaten Arbeiten der Fall *(siehe Abb. 15)* oder wenn doch, dann ausgestattet mit Lastenvelo und Anhänger.[28] Früher wurden Velos auch für ganz spezifische Funktionen umgebaut, wie bei diesem Beispiel, wo der Antrieb zusätzlich für das Betreiben eines Schleifsteins benutzt wurde. *(siehe Abb. 16)*.[29]

Abb. 12: Postbote, 1955

Abb. 13: Velokurier, heute

[25] Essler 2014, S. 69 ff.
[26] Schwarz 2017, aufgerufen am 07.05.2022
[27] Dohler 2014, S. 79 ff.
[28] Birnstiel 2021, aufgerufen am 07.05.2022
[29] Essler 2014, S. 75

Abb. 14: Fensterputzer, 1934

Abb. 15: Private Malerin, heute

Abb. 16: Messerschleifer-Velo, ca. 1953

2.3 Sicherheit

Für Aufgaben von Behörden wurden in Vergangenheit, als das Velo das schnellste und zuverlässigste Verkehrsmittel war, oft spezialisierte Erweiterungen für das Velo entwickelt. Für die Feuerwehr gab es bereits Anfang des 20. Jahrhunderts Velos mit einer optimierten Halterung für einen Wasserschlauch

(siehe Abb. 17). Auch die Polizei setzte auf Velos [30,31] *(siehe Abb. 18)* und tut das vor allem in Städten heute wieder *(siehe Abb. 19)*. Auch Armeen aus aller Welt nutzten Velos für die mobile Infanterie. Die Schweiz bis ins Jahr 2003.[32] Die Nordvietnamesische Armee benutzte Velos sogar, um Material auf dem Ho-Chi-Minh-Trail entlang zu transportieren *(siehe Abb. 20)*.[33]

Abb. 17: Löschfahrzeug, ca. 1905

Abb. 18: Polizei auf dem Velo in Hamburg, 1950

Abb. 19: Polizei auf dem Velo in Berlin, heute

Abb. 20: Materialtransport der Nordvietnamesischen Armee, Datum unbekannt

[30] Essler 2014, S. 67
[31] Dodge 1997, S. 180
[32] Essler 2014, S. 75
[33] Lessing 2021, S. 335

2.4 Material

Transporte mit dem Velo sind in vielen Gegenden der Welt gang und gäbe. Besonders in weniger stark entwickelten Regionen ist das Velo immer noch äusserst wichtig für Transporte jeglicher Art und Grösse. Es gibt ganz beeindruckende Beispiele, die eigentlich unmöglich erscheinen *(siehe Abb. 21)*.[34] Die einzelnen Dinge, die transportiert werden, gehen dabei in der Menge unter *(siehe Abb. 22)*. Auch in westlichen Ländern gibt es Beispiele, wie die Stabilität von Velos ausgereizt wird *(siehe Abb. 23)*. Transporte von verschiedensten Materialien können beobachtet werden. Mal improvisierter *(siehe Abb. 24)*, mal geplanter *(siehe Abb. 25)*.

Abb. 21: Grosstransport mit Velo, Ort und Datum unbekannt

Abb. 22: Ballonverkäufer, Shanghai, heute

Abb. 23: Jugendliche und Musik auf einem BMX, New York, heute

[34] Dodge 1997, S. 194 ff.

Abb. 24: Kunststoffschlauch über dem Lenker und am Sattel

Abb. 25: Holzbretter auf dem Korb

2.5 Dinge

Einzelne Dinge werden oft kreativ auf dem Velo mitgeführt. Das kann von Kartonkisten, die auf den Gepäckträger gestellt *(siehe Abb. 26)* oder gelegt *(siehe Abb. 27)*, bis zu Kunst, die in der Hand gehalten *(siehe Abb. 28)* und solcher, die während dem Fahren von der Marching and Cycling Band HHK praktiziert *(siehe Abb. 29)* wird, reichen. Auch einen Koffer, der neben dem Velo hergezogen wird *(siehe Abb. 30)*, rechne ich in diesem Fall zum Transport auf dem Velo hinzu. Der Rahmen kann als Befestigungsort für verschiedenste Dinge dienen. So können z.B. Skis für eine Skitour *(siehe Abb. 31)* oder Sonnenschirme für den Strand *(siehe Abb. 32)* am Velo befestigt werden. Auch für die etwas grösseren Surfbretter gibt es simple Vorrichtungen, auf denen das Brett parallel zum Velo transportiert werden kann *(siehe Abb. 33)*. Selbst elektronische Geräte *(siehe Abb. 34)* oder Möbel *(siehe Abb. 35)* werden auf dem Rücken transportiert, obwohl die meisten Leute bei solchen, angeblich heiklen Dingen, lieber das Auto nehmen würden.

Abb. 26: Kartonkiste auf den Gepäckträger gestellt

Abb. 27: Kartonkiste auf den Gepäckträger gelegt

Abb. 28: Kunst am Lenker

Abb. 29: Musik am Lenker, Marching and Cycling Band HHK

Abb. 30: Nebenher rollender Koffer

Abb. 31: Ski am Rahmen

Abb. 32: Sonnenschirm am Rahmen

Abb. 33: Surfbrett neben dem Rahmen

Abb. 34: Computer am Rücken

Abb. 35: Möbel am Rücken

2.6 Lebensmittel

Wie schon in vorherigen Kapiteln, haben Velos mit spezifischen Einsatzgebieten ganz eigene Formen angenommen. Als Beispiel beim Transport von Lebensmittel hat das Bäckerrad *(siehe Abb. 36)* in diesem Fall ein zweites Oberrohr erhalten und eine rahmenfeste Ladefläche über dem Vorderrad, das auch kleiner gestaltet wurde, um den Schwerpunkt nach unten zu setzten.[35] Eine kreative Erweiterung aus einem elastischem Band und Noppen auf dem Rahmen für mehr Halt haben die südkoreanischen Designer Yeongkeung Jeong und Aareum Jeong entwickelt *(siehe Abb. 37)*.[36] In das Dreieck im Rahmen können auch Dinge gehängt werden *(siehe Abb. 38)*, mit der Konsequenz, dass das Velo gestossen werden muss. In Ruanda und vielen anderen afrikanischen, asiatischen oder südamerikanischen Ländern hat das Velo eine lebenswichtige Bedeutung *(siehe Abb. 39)*. Vielerorts wird der Veloverkehr aber gerade eingeschränkt, aus ähnlichen Gründen wie in Europa Velos während einer gewissen Zeit einen schlechten Ruf hatten.[37] In westlichen Ländern wird das Velo auch als Einkaufswagen benutzt, um die Einkäufe ohne schweres schleppen nach Hause zu bringen *(siehe Abb. 40)*.

Abb. 36: Bäckerrad, Ort und Datum unbekannt

Abb. 37: Brot im Rahmen, Südkorea, heute

[35] Poscher-Mika 2018, S. 13
[36] Ehmann 2013, S.132
[37] Hertel 2014, S. 193 ff.

Abb. 38: Bananen im Rahmen, Ort und Daten unbekannt

Abb. 39: Kohl auf dem Gepäckträger, Ruanda, Datum unbekannt

Abb. 40: Velo als Einkaufswagen, Kopenhagen, heute

3 Strategien der Aneignung

Das Velo ist ein Fahrzeug, das durch seine zweihundertjährige Evolution technisch extrem optimiert und auch für ziemlich alle Bevölkerungsgruppen erschwinglich ist. Durch seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und weite Verbreitung entwickeln sich immer neue Nutzungsarten. Neue Kontexte und Lesarten entstehen durch den Gebrauch.
Mit dem vorherigen Kapitel habe ich Praktiken des Transportierens auf dem Velo beobachtet, welche in diesem Kapitel zu einer Typologie der Aneignungsstrategien strukturiert werden sollen. Diese soll mir dazu dienen, Ansätze für den Transport auf dem Velo zu finden, die möglichst keine neuen und spezialisierten Produkte benötigen. Mit dem im ersten Teil behandelten NID versuche ich diese Strategien zu erklären. Die Untertitel wurden anhand der Bilder selber definiert und so gewählt, dass sie von der Handlung ausgehen und nicht davon, was transportiert wird. Wie diese Handlungen aussehen

und auch ausgereizt werden, variiert stark. Sie können potenziell auch extreme Ausmasse annehmen. Alle diese Strategien (befüllen, belegen, stapeln, festmachen und behängen) treten sehr oft in kombinierter Form auf.

3.1 befüllen

Die einfachste und in der westlichen Gesellschaft am weitesten verbreitete Strategie ist das Befüllen von Dingen. Diese befüllbaren Dinge reichen von Rucksäcken, Taschen und Säcken über Jackentaschen bis zu Kisten, Körben und Behältern. Träger sind hierfür meist der eigene Körper, Lenker oder Gepäckträger. Alle diese Dinge sind sehr multifunktional.
Als gute Voraussetzung für NID gelten möglichst vielfältig einsetzbare Dinge (Prinzip 3). Auf diese oben genannten befüllbaren Dinge trifft das zu. Rucksäcke, Taschen und Säcke brauchen die meisten Menschen tagtäglich, um Dinge von A nach B zu bringen *(siehe Abb. 41)*. Sei das zu Fuss, auf dem Velo, im ÖV oder im Auto. Der Gebrauch eines Rucksacks ist so tief in unseren Gewohnheiten verankert, dass auch die Limitierung der Grösse kein Problem darstellt. Ausserdem senkt der tägliche Gebrauch die Hemmungen, etwas "unsachgemäss" zu benutzen.
Kisten, Körbe und Behälter sind aus den gleichen Gründen wie Rucksäcke, Taschen und Säcke Grundlagen für den Transport auf dem Velo. Diese sind meist auf dem Gepäckträger *(siehe Abb. 42)* oder am Lenker befestigt. Hier besteht ein grosses Potenzial für NID, denn in Form und Dimension gibt es hier fast keine Grenzen *(siehe Anhang 1)*. Es können Holzkisten, Kunststoffboxen, Gemüsekisten, Wäschekörbe, Klappkisten usw. "zweckentfremdet" und benutzt werden (Motive 1 und 3, Prinzipien 1-4) *(siehe Abb. 43)*. Die Kisten können auch seitlich am Gepäckträger oder über einem waagrechten Oberrohr hängen und so den Schwerpunkt nach unten verlagern. Auch bei der Befestigung können diverseste Dinge behilflich sein (siehe Kapitel 3.4 festmachen). Improvisationen, die sich zu Providurien (dauerhaften Provisorien) entwickeln, erfüllen oft ihren Zweck. Die Kisten können ebenfalls gestapelt werden oder als Erweiterung der Fläche des Gepäckträgers dienen, auf die Dinge gelegt werden können.

Abb. 41: Befüllter Rucksack am Rücken

Abb. 42: Befüllte Tasche auf dem Gepäckträger

Abb. 43: Befüllbare Kiste auf dem Gepäckträger

3.2 belegen

Dinge auf das Velo zu legen, ermöglicht auch den Transport von grossen Gegenständen. Je nach Dimension, Gewicht und Form muss anders vorgegangen werden. Das kann so weit gehen, dass das Velo geschoben werden muss und so zu einer Art Karre wird. Das Legen beschränkt sich meist auf ein zu transportierendes Ding, kann aber gesteigert werden durch das Stapeln oder kombiniert mit dem Befüllen oder Behängen. Träger sind bei dieser Strategie hauptsächlich Gepäckträger, Lenker, Sattel, Oberrohr oder der Körper *(siehe Abb. 44)*.
Diese Transportsituationen sind eher ungewohnt auf unseren Strassen und wirken oft eher wie Notlösungen (Motiv 1). Oft sind diese Methoden auch günstig, da kein Auto oder Lastenvelo benutzt werden muss (Motiv 3). Allerdings muss hier auch beachtet werden, dass diese Art von Transport ab einer gewissen Grösse, der zu transportierenden Dinge, mehr Zeit in Anspruch nimmt. Bei handlicheren Dingen kann das Belegen des Velos als Bequemlichkeit (Motiv 5) betrachtet werden, da die Alternative von Hand schleppen wäre *(siehe Abb. 45)*. Das Velo als Karre zu benutzen, kann auch als Optimierung der Funktion gewertet werden (Motiv 6). Als Ladungssicherung kann eine oder mehrere Personen dienen oder das Festmachen der Gegenstände.
Beim Belegen des Velos werden Komponenten wie der Lenker, der primär den Zweck des Lenkens erfüllen soll, plötzlich zu einer Ladefläche *(siehe Abb. 46)*. Somit wird er temporär und reversibel umgenutzt (Prinzip 1). Das gleiche passiert mit dem Sattel *(siehe Abb. 47)* oder dem Pedal *(siehe Abb. 48)*. Diese Umnutzungen ermöglichen es, das Velo als Gerät zu verstehen, das nicht nur fürs Transportieren einer Person gemacht ist (Prinzipien 3 und 4). Irreversible Umnutzungen entstehen eigentlich nur dann, wenn Dinge für die Erweiterung der Ladefläche angepasst werden müssen (Prinzip 2).

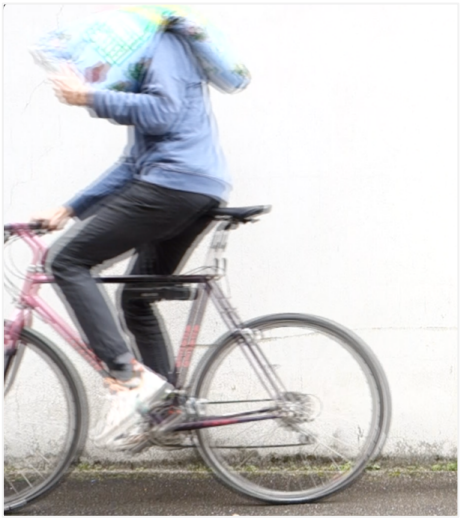


Abb. 44: Blumenerde auf der Schulter

Abb. 45: Pflanze auf den Gepäckträger gelegt

Abb. 46: Blumenerde auf den Lenker gelegt

Abb. 47: Kartonkiste zur Hälfte auf den Sattel gelegt

Abb. 48: Holzwand auf das Pedal gelegt

3.3 stapeln

Das Stapeln kann in erster Linie als Steigerung des Belegens beschrieben werden. Das Belegen bildet somit die Grundlage. Gestapelt werden zwangsläufig mindestens zwei Dinge *(siehe Abb. 49)*. Je mehr gestapelt wird, desto anspruchsvoller und wichtiger wird die Ladungssicherung durch Personen und durch das Festmachen *(siehe Abb. 50)*. Eine Kombination von beiden ist oft die sicherste Strategie. Die Motive des NID, die beim Belegen zutreffen, gelten beim Stapeln grundsätzlich nicht mehr, da diese Strategie oft aufwändiger ist und grundsätzlich mehr Wissen und Erfahrung voraussetzt. Allerdings besteht hier das Potenzial auf motorisierte Verkehrsmittel verzichten zu können *(siehe Abb. 51)*. Die Prinzipien ähneln hingegen sehr jenen des Belegens, weshalb ich diese hier nicht noch einmal aufliste.

Abb. 49: Zwei Boxen aufeinandergestapelt

Abb. 50: Gestapelte Hüte festgemacht mit Seilen

Abb. 51: Gestapelte Beladung

3.4 festmachen

Festgemacht werden Dinge, sobald sich schneller fortbewegt wird oder viele Dinge miteinander transportiert werden sollen. Dinge können am Körper der fahrenden Person, am Lenker, am Gepäckträger oder sonst überall am Rahmen festgemacht werden, solange sie nicht das Drehen der Räder, Bremsen oder Lenken verhindern. Den Dingen oder Materialien, die dem Festmachen dienen, sind grundsätzlich keine Grenzen gesetzt (siehe Anhang 2). Aus den Versuchen für die praktische Arbeit ging hervor, dass Elastizität und natürlich Reissfestigkeit wichtige Eigenschaften sind. Festmachen ist oft eine Ergänzung von Belegen und Stapeln und kann auch vorkommen, wenn das Befüllen ausgereizt wird.
Viele Dinge können am Körper festgemacht werden (Motiv 1 und 5). Sei das unter den Arm geklemmt *(siehe Abb. 52)* oder mit Hilfe eines Rucksacks auf den Rücken gebunden *(siehe Abb. 53)*. Hier könnte allerdings auch von Behängen gesprochen werden. Um am Rahmen festgemacht zu werden, eigenen sich vor allem längliche Dinge *(siehe Abb. 54)*. Wie schon bei den vorherigen Strategien ist die Komplexität der Transportsituation entscheidend, ob von NID gesprochen werden kann oder nicht. Der Gebrauch von defekten Veloschläuchen *(siehe Abb. 55)* ist ein Paradebeispiel der Weiter- und Wiederverwendung (Motiv 4, Prinzip 1 und 4), denn die Eigenschaften und Verfügbarkeit sind hier optimal (Prinzip 3). Oft muss improvisiert werden, da Transportsituationen sehr unterschiedlich sein können und Befestigungsmaterial nicht unendlich zur Verfügung stehen. Verschiedene Seile, Spanngurte oder Gummizüge können deshalb kombiniert werden, um auf spezifische Gegebenheiten reagieren zu können (Motiv 2).
Festmachen kann reversibel oder irreversibel sein. Die zu transportierenden Dinge werden reversibel festgemacht, da sie logischerweise nicht auf dem Velo bleiben sollen. Allerdings gibt es fixe und lösbare Befestigungsmethoden. Kabelbinder gibt es z.B. in fixen und lösbaren Variationen, Schnüre und Seile können so geknotet werden, dass sie wieder gelöst werden können *(siehe Abb. 56)* oder dass sie

zerschnitten werden müssen. Hier kommt es allerdings auch stark auf die Funktion und den Wert der Materialien an. Packschnur wird oft zerschnitten, während z.B. Kletterseile (Prinzip 4) grundsätzlich nicht zerschnitten werden. Erweiterungen der Ladefläche wie z.B. Kisten können auch irreversibel festgemacht werden (Prinzip 2), wie schon im Kapitel 3.1 beschrieben.

Abb. 52: Kiste unter dem Arm festgemacht

Abb. 53: Kiste am Rucksack festgemacht

Abb. 54: Kartonröhre am Rahmen festgemacht

Abb. 55: Räder mit defekten Veloschläuchen befestigt

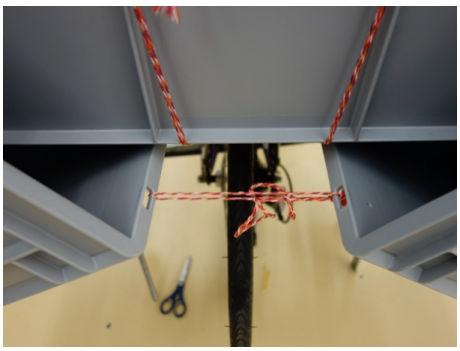


Abb. 56: Lösbarer Knoten

3.5 behängen

Behängen kann als spezielle Art des Festmachens beschrieben werden, da das zu transportierende Ding am Velo oder am Körper festgemacht wird. Da es aber nicht gelegt, gestapelt oder befüllt wird, sollte das Behängen trotzdem als eigenständige Strategie angesehen werden. Gehängt werden Dinge an den Körper, Rucksack, Gepäckträger, Lenker oder an den Sattel. Die Dinge können selber bereits Laschen, Griffe, Haken oder Eigenschaften der Form aufweisen, die sich fürs Behängen eigenen, oder aber mit Befestigungsmaterial festgemacht werden.
Die wohl verbreitetsten Strategien sind das in der Hand Halten *(siehe Abb. 57)* oder das Tragen einer Tasche oder eines Rucksacks über den Schultern und am Rücken. Am Rucksack können dann auch wieder Dinge angehängt werden *(siehe Abb. 58)*. Der Lenker bietet sich an, um Taschen und Säcke aller Art daran zu hängen (Motiv 1, Prinzip 1). Das ist eine etablierte Strategie auch in westlichen Kulturkreisen *(siehe Abb. 59)*. Der Gepäckträger hat viel Potenzial, da beim Behängen der Schwerpunkt automatisch nach unten verlagert wird und die Verstrebungen automatisch das Rad schützen. Selbst der Sattel kann durch seine Konstruktion als Befestigungspunkt dienen *(siehe Abb. 61)*. Das Behängen kann sich sehr vielseitig äussern *(siehe Abb. 62)*, ist aber sehr situationsabhängig und weniger für grosse Transporte geeignet.

Abb. 57: Tasche an der Hand hängend

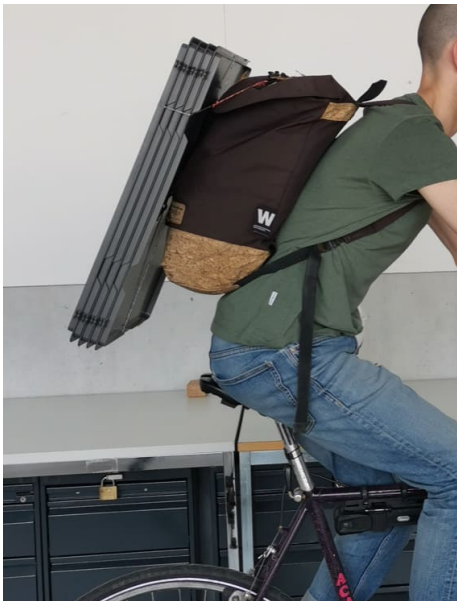


Abb. 58: Kistendeckel an den Rucksack gehängt

Abb. 59 Säcke an den Lenker gehängt

Abb. 60: Motorsäge an Sattel gehängt

Abb. 61: Postbote überhängt mit Paketen

Fazit

Die Geschichte des Transports auf dem Velo ist lang und breit und dementsprechend vielfältig. Sie reicht vom Velofahren mit einem Rucksack, bis hin zum Transport von hunderten Hüten auf einem einzigen Velo. Am Beispiel des Gepäckträgers zeigt sich, dass das Velo auch in der westlichen Gesellschaft durchaus immer noch als Transportfahrzeug verstanden wird. Nahezu jedes Velo, sofern es sich nicht um ein Sportgerät handelt, verfügt über einen solchen.
Die Motive und Prinzipen des NID finden sich in vielen Fällen beim Transport auf dem Velo. Das Velo selber ist ausserdem optimal für NID, da es über einfache und robuste Technik verfügt und relativ er-

schwinglich ist. Vor allem bei einfachen Transporten finden sich immer wieder ähnliche Voraussetzungen. Das ist auch nicht verwunderlich, denn NID geschieht ja oft spontan, aus Bequemlichkeit, weil nichts anderes zur Verfügung steht oder aus Kostengründen. Allerdings hat es sehr damit zu tun, in welchem örtlichen Kontext transportiert wird. Was in Luzern als unkonventioneller Transport gilt, der zu grossem Teil aus Überzeugung geschieht, ist in anderen Teilen der Welt Normalität. Bei der ersten Situation kann man nicht von NID sprechen, bei der zweiten schon.
Trotz des bereits breiten Einsatzes des Velos gibt es Beispiele, wie die Benutzung als Karre oder das Behängen des Rucksacks, die einfach und praktisch sind und trotzdem nicht weit verbreitet in unserem Alltag. Hier denke ich, sind Gewohnheiten und soziale Zusammenhänge ausschlaggebend. Das Velo selber hat zwar seinen guten Ruf wieder zurückgewonnen, aber das Transportieren mit dem Velo nur bedingt. Es ist ein ungewohntes Bild und auffällig, wenn jemand mehr als nur einen Rucksack oder eine Tasche transportiert. Velos "überladen" wird als Zweckentfremdung wahrgenommen. An dem kleinen Beispiel des Veloschlauchs ist gut zu illustrieren, wie Zweckentfremdung zur Normalität werden kann. Hier wird der Veloschlauch, der durch ein kleines Loch nicht mehr seine ursprüngliche Funktion erfüllt, als Gummizug benutzt. Anstatt ihn wegzuwerfen und sich einen handelsüblichen Gummizug zu kaufen, kann er super weiterverwendet werden. Solche Praktiken können durch das Sichtbarmachen weitergegeben werden und sich so verbreiten.
Das Zusammenstellen dieser Vielfalt an Transportsituationen und das Strukturieren nach Strategien hat mir geholfen etwas eher Ungewohntes als Normalität zu betrachten und darin Möglichkeiten und Perspektiven zu sehen. Die Strategien sollen dazu dienen, in der praktischen Arbeit gezielt auszuprobieren, wie Velos beladen werden können. Ausserdem sollen sie mir helfen von der Funktion oder der Handlung aus zu denken und zu arbeiten.
Mir ist bewusst, dass der Transport auf dem Velo nicht für alle Bereiche geeignet ist. Die Vermittlung einer Haltung des kreativen Weniggebrauchs erscheint mir aber sinnvoll und umso spannender.

Quellennachweise

Literatur- und Medienverzeichnis

Bäumer 2014: Mario Bäumer, Vom auf und ab des Fahrrads - Fahrradmobilität im Wandel, in: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 156-159

Birnstiel 2021: Claudio Birnstiel, Dieser Handwerker ist in Luzern nur mit dem Velo unterwegs, Online-Artikel vom 27.06.2021, zentralplus, https://www.zentralplus.ch/regionales-leben/dieser-handwerker-ist-in-luzern-nur-mit-dem-velo-unterwegs-2121255/, aufgerufen am 07.05.2022

Brandes 2006: Uta Brandes, Michael Erlhoff, Non intentional design, daab, Köln, 2006

Brandes 2008: Uta Brandes, Non Intentional Design, in: Michael Erlhoff, Tim Marshall, Wörterbuch Design - Begriffliche Perspektiven des Design, Birkhäuser, Basel, 2008, S. 291-293

Brandes 2009: Uta Brandes, Sonja Stich, Miriam Wender, Design durch Gebrauch - Die alltägliche Metamorphose der Dinge, Birkhäuser, Basel, 2009

Dodge 1997: Pryor Dodge, Faszination Fahrrad - Geschichte, Technik, Entwicklung, Moby Dick Verlag, Kiel, 1997

Dohler 2014: Christine Dohler, Fahrradkuriere - Zukunftsfunk, in: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 78-81

Ebeling 2016: Knut Ebeling, Dinge ohne Zweck: Steinbeile, Spielzeuge, Scrapes, in: David Keller, Maria Dillschnitter (Hg.), Zweckentfremdung - "Unsachgemässer" Gebrauch als kulturelle Praxis, Wilhelm Fink, Paderborn, 2016, S. 29-42

Ehmann 2013: Sven Ehmann, Robert Klanten, Velo 2nd Gear - Bycicle Culture and Style, Gestalten, Berlin, 2013

Essler 2014: Henrik Essler, Freiheitssymbol und Krisenhelfer - Das Fahrrad als Arbeitsgerät, in: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 64-77

Frye 2017: Annika Frye, Design und Improvisation - Produkte, Prozesse und Methoden, transcript-Verlag, Bielefeld, 2017

Hadler 2016: Florian Hadler, Von der Subversion zur Strategie - Anmerkungen zur diskursiven Karriere des Narrativs der Zweckentfremdung, in: David Keller, Maria Dillschnitter (Hg.), Zweckentfremdung - "Unsachgemässer" Gebrauch als kulturelle Praxis, Wilhelm Fink, Paderborn, 2016, S. 43-61

Hertel 2014: Christof Hertel, Fahrradnutzung ausserhalb von Europa - Gegensätzliche Entwicklungen in den Metropolen der Welt, in: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 192-197

Keller 2016: David Keller, Maria Dillschnitter, Praktiken des "unsachgemässen" Gebrauchs: Exploration und Ausblick, in: David Keller, Maria Dillschnitter (Hg.), Zweckentfremdung - "Unsachgemässer" Gebrauch als kulturelle Praxis, Wilhelm Fink, Paderborn, 2016, S. 275-284

Lessing 2021: Hans-Erhard Lessing, Tony Hadland, Evolution des Fahrrads, Springer, Berlin, 2021

Poscher-Mika 2018: Eric Poscher-Mika, Bauformen - 2 Räder, in: Juergen Ghebrezgiabiher, Eric Poscher-Mika, Cargobike Boom - Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren, Maxime Verlag, Bern, 2018

Schwarz 2017: Holger Schwarz, Felix Krakow, Post liefert mit 1.000 E-Bikes aus, Online-Artikel vom 04.04.2017, Elektrobike, https://www.elektrobike-online.com/e-bike-szene/post-liefert-mit-1-000-e-bikes-aus/, aufgerufen am 07.05.2022

Teixera 2008: Carlos Teixera, Design-Prozess, in: Michael Erlhoff, Tim Marshall, Wörterbuch Design - Begriffliche Perspektiven des Design, Birkhäuser, Basel, 2008, S. 107-109

Zanetti 2014: Sandro Zanetti, 2014 - Einleitung, in: Sandro Zanetti (Hg.), Improvisation und Invention - Momente, Modelle, Medien, Diaphanes, Zürich, 2014, S.13-28

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Früchteschale aus einem Sieb, Axel Stumpf (1984)
Frye 2017: Annika Frye, Design und Improvisation - Produkte, Prozesse und Methoden, transcript-Verlag, Bielefeld, 2017, S. 143

Abb. 2: "Consumer's Rest", Sitzgelegenheit aus einem Einkaufswagen, Stiletto (1983)
https://d2mpxrrcad19ou.cloudfront.net/item_images/212510/4994962_fullsize.jpg, aufgerufen am 05.04.2022

Abb. 3: Auf dem Gepäckträger sitzend
Ehmann 2013: Sven Ehmann, Robert Klanten, Velo 2nd Gear - Bycicle Culture and Style, Gestalten, Berlin, 2013, S 132

Abb. 4: Auf dem Oberrohr sitzend
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 102

Abb. 5: Auf dem Lenker sitzend
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 151

Abb. 6: Auf dem Gepäckträger leicht erhöht sitzend
Dodge 1997: Pryor Dodge, Faszination Fahrrad - Geschichte, Technik, Entwicklung, Moby Dick Verlag, Kiel, 1997, S. 195

Abb. 7: Auf den Schultern sitzend
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 117

Abb. 8: Kind auf dem Gepäckträger stehend

Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 116

Abb. 9: Pflanze auf dem Gepäckträger stehend
Instagram, @_dong_perignon, hochgeladen am 24.12.2021

Abb. 10: Auf dem Gepäckträger im Sitz
https://metaefficient.com/wp-content/uploads/2010/06/Mother-Child-Biycle-1024x771.jpg, aufgerufen am 05.05.2022

Abb. 11: Im Korb liegend am Lenker
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 138

Abb. 12: Postbote, 1955
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 70

Abb. 13: Velokurier, heute
Instagram, @2fixedgears_can, hochgeladen am 22.01.2022

Abb. 14: Fensterputzer, 1934
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 71

Abb. 15: Private Malerin, heute
Eigene Aufnahme vom 28.04.2022

Abb. 16: Messerschleifer-Velo, ca. 1953
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 74

Abb. 17: Löschfahrzeug, ca. 1905
https://i.pinimg.com/originals/26/a2/3e/26a23eac047f6af21ddae9cb7ec8c86b.jpg, aufgerufen am 04.05.2022

Abb. 18: Polizei auf dem Velo in Hamburg, 1950
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 67

Abb. 19: Polizei auf dem Velo in Berlin, heute
https://www.tagesspiegel.de/images/bilanz-zur-fahrradstaffel-der-berliner-polizei/12867050/1-format43.jpg, aufgerufen am 05.05.2022

Abb. 20: Materialtransport der Nordvietnamesischen Armee, Datum unbekannt
https://enemymilitaria.com/wp-content/uploads/2016/12/231B3436-2FAF-41B7-A6D7-EF216F6B5A9A-600x463.jpeg, aufgerufen am 05.05.2022

Abb. 21: Grosstransport mit Velo, Ort und Datum unbekannt
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 195

Abb. 22: Ballonverkäufer, Shanghai, heute
Ehmann 2013: Sven Ehmann, Robert Klanten, Velo 2nd Gear - Bycicle Culture and Style, Gestalten, Berlin, 2013, S. 223

Abb. 23: Jugendliche und Musik auf einem BMX, New York, heute
Klanten 2010: Robert Klanten, Sven Ehmann, Velo Bicycle Culture and Design, Gestalten, Berlin, 2010, S. 29

Abb. 24: Kunststoffschlauch über dem Lenker und am Sattel
Instagram, @todvora, hochgeladen am 20.04.2021

Abb. 25: Holzbretter auf dem Korb
Instagram, @halfradhalfdad, hochgeladen am 12.08.2021

Abb. 26: Kartonkiste auf den Gepäckträger gestellt
https://64.media.tumblr.com/d8213ab14f28dff59be38997dc011044/tumblr_ooes3cyL0O1rgb93to4_640.jpg, aufgerufen am 19.04.2022

Abb. 27: Kartonkiste auf den Gepäckträger gelegt
Instagram, @2fixpunk, hochgeladen am 15.03.2022

Abb. 28: Kunst am Lenker
Instagram, @ogcyclingclub, hochgeladen am 31.01.2022

Abb. 29: Musik am Lenker, Marching and Cycling Band HHK
https://i.ytimg.com/vi/oGGZV76JSyk/maxresdefault.jpg, aufgerufen am 05.05.2022

Abb. 30: Nebenher rollender Koffer
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 82

Abb. 31: Ski am Rahmen
https://skiklubalpina.ch/fotogalerie/velo-skitour-auf-den-schimbrig/.jpeg, aufgerufen am 15.12.2021

Abb. 32: Sonnenschirm am Rahmen
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 106

Abb. 33: Surfbrett neben dem Rahmen
https://www.petagadget.com/gadget/mbb-surfboard-racks/.jpg, aufgerufen am 22.02.2022

Abb. 34: Computer am Rücken
Instagram, @_mazarico_, hochgeladen am 13.01.2022

Abb. 35: Möbel am Rücken
Instagram, @popupbikes, hochgeladen am 22.12.2021

Abb. 36: Bäckerrad, Ort und Datum unbekannt
https://i.pinimg.com/originals/87/d2/3b/87d23b849f6c40765344fb65df0bcf95.jpg, aufgerufen am 09.05.2022

Abb. 37: Brot im Rahmen, Südkorea, heute

Ehmann 2013: Sven Ehmann, Robert Klanten, Velo 2nd Gear - Bycicle Culture and Style, Gestalten, Berlin, 2013, S. 132

Abb. 38: Bananen im Rahmen, Ort und Daten unbekannt
Lessing 2017: Hans-Erhard Lessing, Das Fahrrad - Eine Kulturgeschichte, Klett-Cotta, Stuttgart, 2017, S. 227

Abb. 39: Kohl auf dem Gepäckträger, Ruanda, Datum unbekannt
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 195

Abb. 40: Velo als Einkaufswagen, Kopenhagen, heute
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 85

Abb. 41: Befüllter Rucksack
Instagram, @corrierinbicivr, hochgeladen am 22.04.2021

Abb. 42: Befüllte Tasche auf dem Gepäckträger
Heine 2009: Jan Heine, The golden age of handbuild bicycles - craftmanship, elegance, and function, S. 141

Abb. 43: Befüllbare Kiste auf dem Gepäckträger
Eigene Aufnahme vom 04.05.2022

Abb. 44: Blumenerde auf der Schulter
Eigene Aufnahme vom 15.03.2022

Abb. 45: Pflanze auf den Gepäckträger gelegt
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 77

Abb. 46: Blumenerde auf den Lenker gelegt
Eigene Aufnahme vom 15.03.2022

Abb. 47: Kartonkiste zur Hälfte auf den Sattel gelegt
Instagram, @hysterikole, hochgeladen am 06.11.2021

Abb. 48: Holzwand auf das Pedal gelegt
Instagram, @ok_commuter_cc, hochgeladen am 09.05.2021

Abb. 49: Zwei Boxen aufeinandergestapelt
Instagram, @kurirpeda, hochgeladen am 11.04.2022

Abb. 50: Gestapelte Hüte festgemacht mit Seilen
Dodge 1997: Pryor Dodge, Faszination Fahrrad - Geschichte, Technik, Entwicklung, Moby Dick Verlag, Kiel, 1997, S. 195

Abb. 51: Gestapelte Beladung
https-//www.nzz.ch/die_tollkuehnen_velofahrer_von_bujumbura-ld.605772?reduced=true.webp, aufgerufen am 07.05.2022

Abb. 52: Kiste unter dem Arm festgemacht
Eigene Aufnahme vom 08.03.2022

Abb. 53: Kiste am Rucksack festgemacht
Instagram, @hermes_radbotinnen, hochgeladen am 02.03.2022

Abb. 54: Kartonröhre am Rahmen festgemacht
Instagram, @memento_cycles, hochgeladen am 13.11.2021

Abb. 55: Räder mit defekten Veloschläuchen befestigt
Instagram, @kurirpeda, hochgeladen am 12.04.2022

Abb. 56: Lösbarer Knoten
Eigene Aufnahme vom 17.03.2022

Abb. 57: Tasche an der Hand hängend
Eigene Aufnahme vom 01.05.2022

Abb. 58: Kistendeckel an den Rucksack gehängt
Eigene Aufnahme vom 11.04.2022

Abb. 59: Säcke an den Lenker gehängt
Colville-Andersen 2012: Mikael Colville-Andersen, Cycle chic, Prestel, München, 2012, S. 85

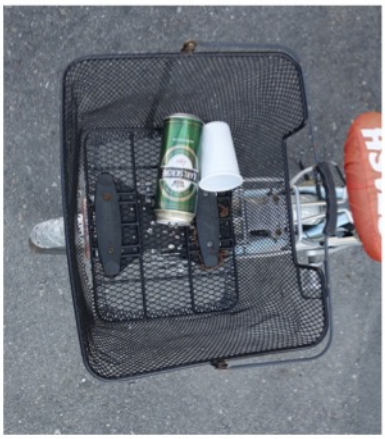
Abb. 60: Motorsäge an Sattel gehängt
Instagram, @zulu_fixed, hochgeladen am 22.11.2021

Abb. 61: Postbote überhängt mit Paketen
Bäumer 2014: Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), Das Fahrrad - Kultur, Technik, Mobilität, Junius Verlag, Hamburg, 2014, S. 71

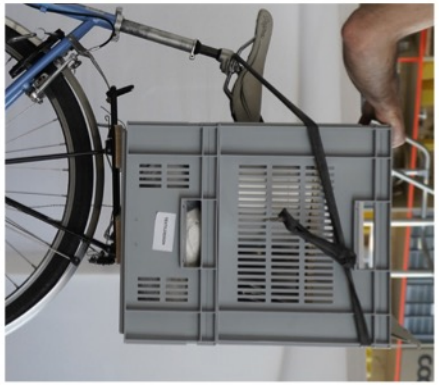
Anhang

Anhang 1: Kisten auf dem Velo

Alle Bilder sind eigene Aufnahmen, welche im Frühling 2022 entstanden sind. Es handelt sich um eine Auswahl von Körben, Kisten, Schachteln, die dem Transport auf dem Velo dienen.



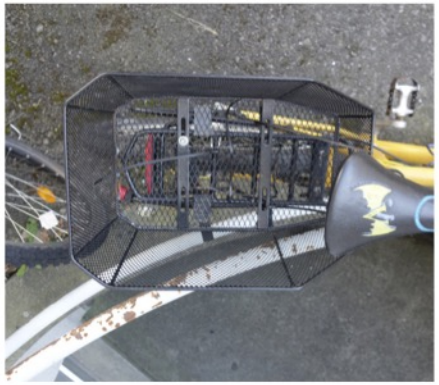
Konzentriert
bei der Sache.
MIT GINKGO UND GINSEO.
MIT SCHNELLER EINSATZBAREIT.
MIT KONZENTRATIONSMANGEL.
glucosan
zeller



FANTA
FANTA

MADISON

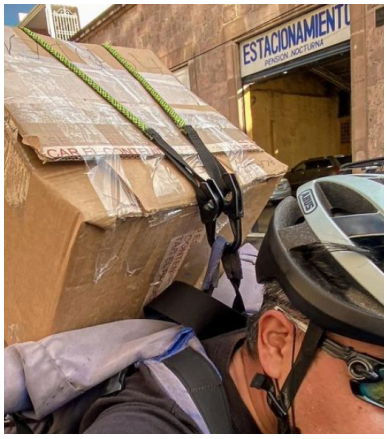
Tregor



JA
Reuss
Oase

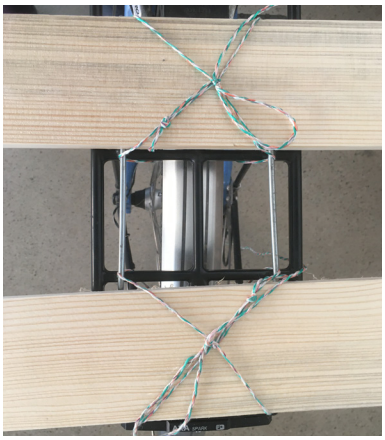
Anhang 2: Befestigungsmaterial

Der Grossteil der Bilder besteht aus eigenen Aufnahmen, welche im Frühling 2022 entstanden sind. Es handelt sich um eine kleine Auswahl von Dingen und Material, das dem Transport auf dem Velo dienen.



Instagram, @tyreck, hochgeladen am 19.01.2022

Instagram, @srcammargoo, hochgeladen am 31.03.2022



Instagram, @skvedo, hochgeladen am 10.02.2022

Instagram, @cargoclaus, hochgeladen am 02.04.2022

Lauterkeitserklärung

Ich erkläre, dass es sich bei dem eingereichten Text mit dem Titel "velos beladen - Improvisation und Zweckentfremdung beim Transport auf Velos" um eine von mir und ohne unerlaubte Beihilfe in eigenen Worten verfasste Arbeit handelt.
Ich bestätige, dass die Arbeit in keinem ihrer wesentlichen Bestandteile bereits anderweitig zur Erbringung von Studienleistungen eingereicht worden ist.
Sämtliche Bezugnahmen auf in der oben genannten Arbeit enthaltene Quellen sind deutlich als solche gekennzeichnet. Ich habe bei Übernahmen von Aussagen anderer Autorinnen und Autoren sowohl in wörtlich übernommenen Aussagen (= Zitate) als auch in anderen Wiedergaben (= Paraphrasen) stets die Urheberschaft nachgewiesen.
Ich nehme zur Kenntnis, dass Arbeiten, denen das Gegenteil nachweisbar ist – insbesondere, indem sie Textteile anderer Autoren ohne entsprechenden Nachweis enthalten – als Plagiate im Sinne der Aufnahme- und Prüfungsordnung der Hochschule Luzern (Art. 24) betrachtet und mit rechtlichen und disziplinarischen Konsequenzen geahndet werden können.

16.05.22

Jonas Zahno