Marco Hölzel

Critical Mass

In den Dimensionen öffentlicher Raum, Protest und Situationismus

Critical Mass (CM) oder Reclaim the Street (RTS) beleben sichtbar und unterhaltsam den öffentlichen Raum. Die Initiativen finden zunehmend Eingang in den Alltag städtischen Lebens und bringen so Dynamik in die Verhandlungen, wie öffentlicher Raum genutzt werden kann.

The Great Bicycle protest

Am 25. Juli 1896 kam es zur ersten großen Demonstration von Radfahrern in San Francisco. Das Anliegen – oder besser die Forderung – der Demonstrierenden richtete sich an die Stadtverwaltung und verlangte vor allem besser ausgebaute und damit sicherere Straßen (Movement for Good Roads). Das Fahrrad war in dieser Zeit ein Symbol und ein Instrument für die Demokratisierung, für den Zugang auch weniger betuchter Schichten zu einer bis dahin nicht erreichbaren Mobilität. Das Fahrrad war ein Wirtschaftsfaktor, nicht nur bedeutsam als handelbares Produkt, sondern auch als kostengünstiges Transportmittel (Reiter 2014), sodass sich in San Francisco und weiteren Städten Gewerbetreibende wie die „Southside Merchants Association" und das „Cycle Board of Trade" für das Fahrradfahren einsetzten. Bei der Demonstration im Juli 1896 waren rund 100.000 der 360.000 Bewohner San Franciscos auf den Beinen. In vielen nordamerikanischen Städten organisierten und engagierten sich Fahrradfahrende für bessere Bedingungen beim Radfahren (Carlsson 2002). Verbände und Vereinigungen, wie die League of American Bicyclists (League of American Wheelmen) oder der National Cycling Association setzten ihren Einfluss ab den 1870ern und 1880ern im Movement for Good Roads (Gründung im Mai 1880) ein, um eine bessere Straßeninfrastruktur zu schaffen. Ab 1916 übernahmen jedoch zunehmend Automobilverbände die Führung im Movement for Good Roads (Reid 2015).

Protest und Demonstration

Die Versammlungsfreiheit (Grundgesetz Art. 8) im öffentlichen Raum wird regelmäßig rechtskonform für Demonstrationen genutzt, um Anliegen öffentlich einzufordern. Die Demonstrierenden bewegen sich meist zu Fuß. Ausnahme hiervon sind Fahrraddemonstrationen. Hierbei ist das Anliegen und Thema der Demonstration gleich real verbildlicht und für Passanten unmittelbar zu erkennen. Die Tour de Natur (www.tourdenatur.net/), ein Beispiel unter vielen, „transportiert" bzw. tritt für Anliegen zu Themen wie Verkehrs-, Energie-, Friedens- und Umweltschutzpolitik ein.

Das Fahrrad ermöglicht, in der gleichen Zeit eine größere Strecke als zu Fuß mit weniger Anstrengung zurückzulegen. Somit kann das Anliegen der Demonstrierenden einer größeren Anzahl von Passanten vor Augen geführt

„Bikes-up" bei der Critical Mass 2009 in Budapest, beim „Bikes-up" heben am Ende und z.T. auch am Anfang einer CM die Teilnehmenden ihr Fahrrad kopfüber in die Luft (Foto: Marion Schneider & Christoph Aistleitner; [public domain] wikimedia commons)

werden. Zudem gestaltet sich der Demonstrationszug auch für die Teilnehmenden durch die schnellere Fortbewegung interessanter, abwechslungsreicher und daher attraktiver.

Frühe Fahrraddemonstrationen in Europa

In Berlin demonstrierte 1972 das „Bürgerkomitee Verkehrspolitik" gegen den zunehmenden Autoverkehr (Holzapfel 2012). Im April 1972 blockierten rund 10.000 Fahrradfahrende den Verkehr in Paris und forderten bessere Bedingungen für das Fahrradfahren (Carlsson 2002). Diese zwei Beispiele für Demonstrationen auf dem Fahrrad in Europa des 20. Jahrhunderts weisen auf ein Wiedererstarken des Fahrrades als Fortbewegungsmittel hin.

Anfänge der Critical Mass

1992 fand die erste so bezeichnete Critical Mass (CM) Demonstration in San Francisco statt. Ein „Critical Mass Ride" ist eine Art gemeinsamer Ausfahrt; die Strecke wird weder zuvor geplant noch durch eine Leitung bzw. Führung bestimmt. Wer zufällig gerade an der Spitze fährt gibt den Verlauf der Strecke vor. Um als Gruppe geschlossen fahren zu können und nicht durch ein Auto oder anderes Kfz unterbrochen bzw. aufgesplittert zu werden, versuchen die Teilnehmenden an Kreuzungen, Einmündungen und Ähnlichem die ggf. eindringenden Fahrzeuge abzublocken. Dies wird als „korken" bezeichnet. Insbesondere in den frühen CM-Rides kam es zu zahlreichen Verhaftungen und Beschlagnahmung von Fahrrädern (Carlsson 2002).

Von San Francisco aus hat sich diese Form der Demonstration in den Vereinigten Staaten und auf alle Kontinente in unzähligen Städten weiterverbreitet. Criticalmass.wikia.com nennt rund 380 Städte, in denen CM-Fahrten stattfinden. Die erste Critical-Mass-Fahrt in Deutschland fand 1997 in Berlin statt, im gleichen Jahr fuhr die erste Critical Mass durch Los Angeles. Insbesondere in den späten 2010er-Jahren entstanden in den USA viele kooperativ organisierte „Fahrradausfahrten", wie z.B. in Detroit die DDB (Detroit Dinner and Bikes) oder das DBB (Detroit Bikes and Brunch) oder in Los Angeles the Midnight Ridazz und die CicLAvia, abgeleitet von der Ciclovía. In vielen Städten Südamerikas finden Ciclovías statt, wofür an Sonn- und Feiertagen einige Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und in erster Linie durch Fahrräder befahren werden. Die erste Ciclovía wurde bereits 1974 in Bogotá, Kolumbien veranstaltet.

Critical Mass und die Straßenverkehrsordnung

In Deutschland trifft die Idee des Critical Mass auf den § 27 der Straßenverkehrsordnung, der explizit erlaubt, dass mehr als 15 Radfahrende einen geschlossenen Verband bilden und zu zweit nebeneinander auf einer Fahrbahn fahren dürfen. Der Verband wird als Einheit, wie z. B. ein Sattelzug betrachtet. So erlangen die Fahrradfahrer und der ihnen zustehende Raum eine höhere Präsenz im Straßenverkehr.

Teilnehmende an der CM

Die Motive der Teilnehmenden an CM-Fahrten sind vielfältig und reichen von allgemeinem Umweltbewusstsein, Klimaschutz, Freude am gemeinsamen Fahrradfahren über den Wunsch, andere Verkehrsteilnehmer zu provozieren bis hin zur generellen Verkehrspolitik und einer Neuverhandlung der Flächenzuordnung im öffentlichen Raum. Vielfach sind die Teilnehmenden an der CM auch in anderen Netzwerken und Organisationen aus den Themenbereichen Umweltschutz, Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Antifaschismus, gegen Freihandelsabkommen (TTIP, CETA), liberaler Asyl- bzw. Flüchtlingspolitik oder auch der Do-it-yourself-Bewegung, aktiv. Neben ihrem Eintreten für bessere Bedingungen beim Fahrradfahren haben die CM-Fahrten zugleich meist das Ziel einer unterhaltsamen Fahrradausfahrt mit Gleichgesinnten. Bei einigen Critical-Mass-Ausfahrten werden regelmäßig thematische Verkleidungen angeregt, wie z. B. in Glasgow. Oft wird im Anschluss an die Ausfahrt noch ein Pub oder ähnliches angesteuert, um die Fahrt mit Kaltgetränken zu feiern bzw. im Winter um sich zu wärmen.

Reclaim the street

Die Critical-Mass-Bewegung wird vielfach als ein Teil der Reclaim-the-Street-Bewegung (RTS) gesehen (Klein 2001). RTS findet seinen Ausdruck in vielfältigen Aktionen im öffentlichen Raum, wie Raves in den frühen 1990er-Jahren. In größeren Städten wurden u.a. Verkehrsinseln bzw. Restflächen großer Verkehrsbauwerke für Musik- und Tanzveranstaltungen genutzt. Die bekannteste Form dürfte die Loveparade in Berlin gewesen sein. Guerillia gardening als eine Form von RTS geht z. T. so weit, dass am 8. Juni 1996 eine große Gruppe Aktiver den Londoner Highway M41 enterten, den Asphalt aufbohrten und Baumsetzlinge einpflanzten. Die Situationistische Internationale der 1960er-Jahre gilt als theoretischer Bezugspunkt der RTS (Germ 2013) und ist mit dem ihr zugeschriebenen Slogan „Unter dem Pflaster liegt der Strand" (Sous les pavés, la plage) zu einer Inspiration und Motivation der RTS-Bewegung geworden.

Konkreten Bezug zur Nutzung des öffentlichen Raums bzw. zur Dominanz des Automobils im öffentlichen Raum zeigt das Picknick auf dem Brüsseler Grand Place. Das Picknick als eine Art RTS-Veranstaltung richtete sich gegen „the world's beautiful car park" und nahm seinen Auftakt mit einer Petition am 7. Mai 1971 (Van Parijs 2012).

ÖFFENTLICHER RAUM

Öffentlicher Raum, sei es auf dem Land oder in der Stadt, ist in heutiger Zeit meist ein Raum der Bewegung, des Verkehrs. Er ist nach Funktionen untergliedert und nur selten eine geeignete Bühne für die Begegnung von Menschen, die um ihn herum arbeiten und leben. Im soziologischen Sinne, wie es Jürgen Habermas beschreibt, ist der öffentliche Raum der Ort, an dem Menschen, durch die Begegnung miteinander, voneinander lernen (Habermas 2005). Der Mensch erlangt durch die Fähigkeit, im anregenden und achtsamen Austausch miteinander, sich zu einer Person zu entwickeln.

Aus rechtlicher Perspektive ist der öffentliche Raum zunächst eine öffentliche, zum Gemeingebrauch freigegebene Fläche; öffentlicher Raum gehört dem Staat oder der Gemeinde und ist entsprechend öffentlich gewidmet. Letztlich sind nur noch die nach Straßen- und

Wegerecht der Bundesländer als Straße gewidmeten Flächen dezidiert öffentlicher Raum zum Gemeingebrauch. Die so gewidmeten und ggf. in einem Bebauungsplan, nach BauGB § 9 Abs. 1 Nr. 11. festgesetzten Flächen werden in einer modernen differenzierten Welt wiederum verschiedenen Funktionen und Verkehrsträgern zugeordnet: Fahrbahnen für Kraftfahrzeuge, Gehwege für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Kick- und Skateboards, Radverkehrsanlagen für den Fahrradverkehr. Abweichend hiervon werden in Fußgängerzonen die Verkehrsmittel zeitlich untergliedert. In den Morgenstunden steht dieser öffentliche Raum dem motorisierten Lieferverkehr, tagsüber ausschließlich den zu Fuß Gehenden und mancherorts, wie in München, abends und nachts auch dem Fahrradfahrenden zur Verfügung. In Offenbach startete im Mai ein auf ein Jahr angelegter Pilotversuch, bei dem das Fahrradfahren rund um die Uhr möglich sein soll.
„Zum Gemeingebrauch gehört der fließende wie der ruhende Verkehr. Anerkannt ist des Weiteren ein kommunikativer Aspekt des Gemeingebrauchs." (BVerfG NVwZ 1992, 53)
Aus einer rechtlichen Perspektive ist die Ausdehnung des öffentlichen Raums im Wesentlichen auf Straßen und Plätze beschränkt. Insofern haben es Austausch, Begegnung, Kommunikation und das Voneinanderlernen bis in die rechtlichen Grundlagen unserer Gesellschaft geschafft. Die prioritäre Aufgabe des öffentlichen Raums, wie Habermas ihn beschreibt, ist die Begegnung von Menschen.

Flächenverteilung
Der Gemeingebrauch der Straße mit einer Gleichberechtigung aller Nutzenden findet keine Entsprechung in der Verteilung bzw. Zuordnung der Flächen zu den verschiedenen Verkehrsarten. Dem motorisierten Verkehr wird mit Abstand der größte Anteil an Straßen- und Platzflächen zugeordnet; in Berlin z. B. 58 % der Verkehrsflächen (Agentur für clevere Städte 2014).

Inhaltliche und Räumliche Vernetzung
Neben der Vernetzung der CM innerhalb einzelner Städte mit weiteren Gruppen erfolgt auch eine Vernetzung über Stadt- und Regions-, manchmal sogar über Staatsgrenzen hinweg. So gibt es einige Teilnehmer, die auch CMs in anderen Städten als längere Ausfahrt oder auf Reisen besuchen.

Über das Fahrradfahren lassen sich offensichtlich viele der zuvor genannten Themenbereiche (Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz, liberaler Asyl- bzw. Flüchtlingspolitik ...) bedienen, sodass es hier z.T. personelle Überschneidungen und Engagement in verschiedenen Formaten gibt. Teilnehmende der CM sind auch engagiert bei dem ADFC, Umweltschutz-, Stadtbegrünungs- und Stadtbespielungsorganisationen, Menschenrechtsbewegungen und sogenannte Bikekitchen. Bei Bikekitchens werden gemeinschaftlich Fahrräder im Stile eines Repair Café repariert und zusammengebaut, z.T. in besonderen Formen, wie etwa Lastenräder oder Tallbikes (Hochräder, meist zusammengesetzt aus zwei übereinander montierten Fahrradrahmen). Einzelne Varianten von Bikekitchen bzw. Repair Café setzen gezielt darauf, Flüchtlingen, den Zugang zu einem Fahrrad als Fortbewegungsmittel zu ermöglichen und sie zugleich auch zu qualifizieren.

Austausch, Kooperation, Tourismus
Über soziale Medien vernetzen sich international auch Akteure der Critical Mass Rides. Die Medien werden genutzt, um Informationen und Bildmaterial auszutauschen, Besuche vorzubereiten und sich zu organisieren.

RADL-SHUTTLE

Green City e.V. hat sich, wie auch die Critical Mass, den § 27 der StVO zu Nutze gemacht und einen gemeinschaftlichen Transfer auf einer vierspurigen Einfallstraße in München organisiert. Im Sommer 2015 trafen sich an Arbeitstagen Interessierte um 8:30 Uhr in der Nähe der Himmelfahrtskirche im Stadtteil Sendling und fuhren die rund 2,5 km gemeinsam als Verband bis zum Sendlinger-Tor-Platz am Münchner Altstadtring. Der in der befahrenen Lindwurmstraße vorhandene Radweg ist sehr schmal und wird, wegen des ebenfalls sehr schmalen Gehwegs, oft von zu Fuß Gehenden mit benutzt.
Ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur in der Lindwurmstraße wird seit Jahren auf Facebook diskutiert bzw. gefordert. Internetplattformen und soziale Medien werden genutzt um einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur zu fordern und auf Gefahren aufmerksam zu machen, wie mit dem Gefahrenatlas der Süddeutschen Zeitung.

Die Critical Mass gehört zum kommunikativen Fahrradfahren. Jenseits von sportivem Wettbewerb oder „urban hipster lifestyle" macht die Critical Mass das Fahrradfahren zu einer öffentlichen Angelegenheit und beansprucht öffentlichen Raum für eine Ressourcen schonende, stadtverträgliche und nachhaltige Mobilität. Ob die Akteure der Nah- und der hierin inkludierten Fahrradmobilität „Boden gutmachen" und „Landgewinne" verzeichnen können bei der Neuverhandlung des öffentlichen Raums, bleibt abzuwarten. Vielleicht geht es hier auch weniger um eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums, sondern mehr um eine räumliche Gleichzeitigkeit im Sinne Jeromy Rifkins „Access" (2000): nicht um eine exklusive Nutzung, sondern um die Möglichkeit, etwas nutzen zu können.

Marco Hölzel, Dipl.-Ing. (FH), Stadtplaner und Architekt, SRL, Lehrauftrag an der FH Kufstein zum Thema Architektur und Gesellschaft

Quellen

Agentur für clevere Städte (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report
BVerfG NVwZ (1992): www.rechtslexikon.net/d/gemeingebrauch/gemeingebrauch.htm, abgerufen am 15.05.2016
Carlsson, Ch. et al. (2002): Critical Mass – Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh
Germ, A. (2013): Recht auf Stadt, in: Umweltdachverband GmbH (Hg.): Bildung für nachhaltige Entwicklung. Wien
Habermas, J. (2005): Zwischen Naturalismus und Religion – Philosophische Aufsätze, Öffentlicher Raum und politische Öffentlichkeit. Frankfurt/M.
Holzapfel, H. (2012): Urbanismus und Verkehr. Wiesbaden
Klein, N. (2001): No Logo! München
Reid, C. (2015): Roads Were Not Built for Cars. Washington, DC
Reiter, K. (2014): „Short History of Cargo Cycling" cycle lgoistics, Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research, www.lastenfahrraeder.com/geschichte/geschichte-des-lastenfahrrads/, abgerufen am 16.05.2016
Rifkin, J. (2000): Access – Das Verschwinden des Eigentums. Frankfurt/M.
Van Parijs, Ph. (2012): Reclaim the streets, in: The Bulletin, Brüssel, S. 20–21