



DIE CRITICAL-MASS-BEWEGUNG IN DEUTSCHLAND

Welche Bedeutung haben soziale Medien
für die Mobilisierung?

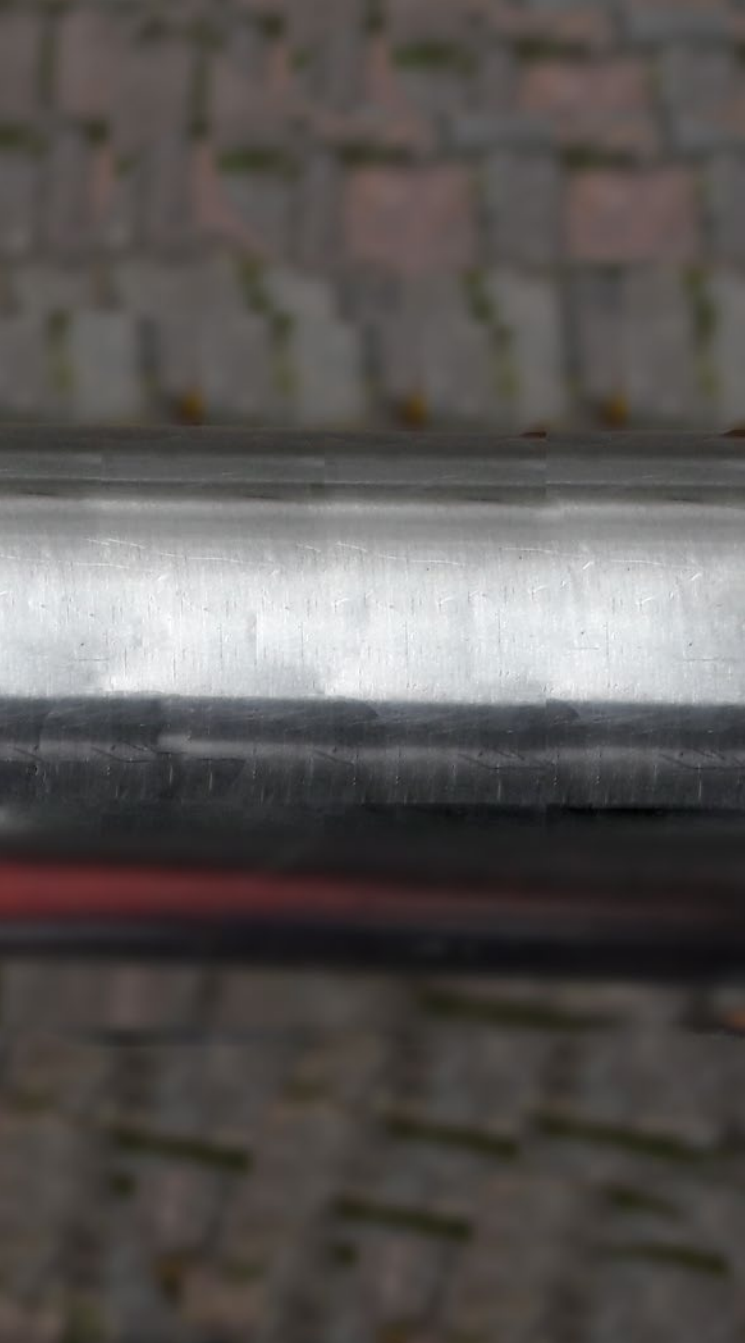


Foto: Christoph Waack

Die Critical-Mass-Bewegung entstand 1992 in San Francisco. Durch einen monatlichen Fahrradumzug auf öffentlichen Straßen wollten Aktivisten ein positives Zeichen für den Radverkehr setzen. Bis heute hat sich diese Veranstaltungsform weltweit in mehreren hundert Städten etabliert, darunter auch in etwa 100 deutschen Städten. Doch wie wirken soziale Medien auf das Phänomen der Critical Mass in Deutschland? Und welcher Referenzrahmen entfaltet sich für diese Bewegung durch die Möglichkeiten der Repräsentation in Facebook und Co.?

PD Dr. Christoph Waack

ist seit 2014 wissenschaftlicher Mitarbeiter der Arbeitsgruppe Stadt- und Regionalforschung am Geographischen Institut der Universität Bonn. Nach beruflichen Stationen am Leibniz-Institut für Länderkunde und den Universitäten in Tübingen, Kassel, Chemnitz und Jena ist er heute auch als Privatdozent an der Universität Leipzig tätig. Sein Forschungsschwerpunkt lag zunächst in der Beschäftigung mit gesellschaftlichen Transformationsprozessen im östlichen Europa nach 1989 und hat sich um Fragen zum gesellschaftlichen Wandel im Zuge einer von Nachhaltigkeit geprägten Verkehrs- und Mobilitätswende erweitert.

christoph.waack@uni-bonn.de

Die vielfältigen Würdigungen zum 200. Jahrestag der Erfindung des Fahrrads als Laufmaschine durch Karl von Drais im Jahr 1817 überdecken die Tatsache, dass es um die Förderung des Radverkehrs in Deutschland im Ganzen nicht gut bestellt ist (ADFC 2017).

Vor allem für den Alltagsradverkehr ist die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur bislang noch eher Stückwerk als Resultat einer den Belangen des Radverkehrs entsprechenden Netzplanung, wie sie die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2010) empfiehlt. Nicht zuletzt die (parallel zum zunehmenden Radverkehrsanteil) steigenden Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung mit 393 Radverkehrstoten in Deutschland im Jahr 2016 (Statistisches Bundesamt 2017: 10) zeigen den großen Handlungsbedarf.

Die Förderung des Radverkehrs ist eines von mehreren wichtigen Instrumenten, um den Klimawandel einzudämmen und die Städte zu Räumen mit hoher Lebensqualität

umzugestalten. Auch zu einer nachhaltigen Mobilität, die spätestens seit der Habitat-III-Konferenz im Oktober 2016 mit der New Urban Agenda verbunden ist (Schulze 2017), kann der Radverkehr einen wichtigen Beitrag leisten. Die lokalen Widerstände gegen Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Bevölkerung, Verwaltung und Politik stehen diesen Erkenntnissen, wenn auch im abnehmenden Maße, oftmals entgegen.

Kritische lokale Bewegungen haben sich deshalb zum Ziel gesetzt, die aus ihrer Sicht über Jahrzehnte falsch gelaufene Verkehrsplanung und die damit einhergehende Priorisierung des Kfz-Verkehrs zu durchbrechen. Die Critical-Mass-Bewegung macht sich dabei das ursprünglich aus der anarchistischen Bewegung stammende Konzept der „temporären autonomen Zone“ durch die vorübergehende Aneignung öffentlicher Räume zu eigen (Sellars 2010; Joost 2015). Das Besondere an dieser Bottom-up-Initiative ist der Umstand, dass sie sich zwar lokal organisiert, sich aber durch



© envoltorio/pixabay.com (CC0 Public Domain)

Critical Mass: Lokal organisiert, aber Teil einer weltweiten Bewegung

die überall gleiche Aktionsform und übereinstimmende Ziele als Teil einer weltweiten Bewegung versteht. Durch das Zusammentreffen von jeweils lokal agierenden Akteuren, die lokal erkannte Missstände bei der Alltags-Mobilität beseitigen wollen, und die Anschlussfähigkeit an eine globale Bewegung aufgrund ihrer übereinstimmenden Aktionsform lässt sich von einer Glokalisierung als wiederkehrendem performativen Akt sprechen.

Die Critical-Mass-Bewegung

Um die Critical-Mass-Bewegung zu verstehen, ist ein Blick in ihre innere Organisation wichtig (Delgado 1997; Blickstein/Hanson 2002; Carlsson et al. 2012). Sie gilt als hierarchiefrei und basisdemokratisch. Es gibt keinen Leiter oder Organisator, der Ansagen macht, politische Ziele verkündet oder ein Ziel festlegt. Die Richtung und das Ziel jeder einzelnen Critical-Mass-Veranstaltung ergeben sich nur durch das Verhalten der Teilnehmer. Wer vorne fährt, bestimmt die Richtung und entscheidet über die Route. Wechselt die Führung des Verbands, muss die neue Person an der Spitze an jeder Kreuzung die Entscheidung treffen, geradeaus weiterzufahren oder abzubiegen. Einzelne Teilnehmer des Verbands sichern die Route ab: Sie halten mit ihren Rädern den Querverkehr auf, bis der Verband in Gänze eine Kreuzung oder Straßeneinmündung überquert hat. Dieses Prinzip des „corking“ (verkorken) sichert den Verband gegen ungeduldige und in den Verband hineinfahrende Autofahrer ab, durch die es zu gefährlichen Verkehrssituationen kommen kann. Diese Reaktionen der Autofahrer legen aber genau das Selbstverständnis offen, das es aus Sicht der Bewegung zu kritisieren gilt: Der Anspruch auf die Dominanz des Autoverkehrs im

Glokalisierung meint hier einen mehrdimensionalen Prozess, bei dem lokale Inhalte und Aktionsformen durch die Skalierung und Reskalierung zwischen lokaler und globaler Ebene Teil einer globalen Bewegung werden können (Swyngedouw 1997). Die weltweite Kommunikation im Internet und in den internetbasierten sozialen Netzwerken trägt zu deren Verbreitung bei. Sind soziale Netzwerke auch für den lokalen Erfolg solcher Initiativen essenziell?

öffentlichen Raum der Städte. Dieses Selbstverständnis bewusst, zeitlich und örtlich eingegrenzt durch eine kritische Masse an Radfahrern zu durchbrechen, ist der Kerngedanke jeder Critical Mass.

Die Bewegung gilt, wie bereits festgestellt, durch ihre Verbreitung über viele Städte auf mehreren Kontinenten (Madden 2003) inzwischen als globale Bewegung, da das Konzept zwar dezentral umgesetzt wird, aber in allen Städten die gleichen Ziele verfolgt und den gleichen Ansatz hat. Nun braucht aber jede lokale Bewegung eine möglichst große Zahl an Teilnehmern, um vor Ort die entsprechende Wirkung zu erzielen. Diese Wirkung erzeugt einerseits unmittelbar das Fahren im Verband. Andererseits entsteht sie mittelbar durch das anschließende Publizieren der Teilnehmerzahlen in sozialen Netzwerken. Damit soll nach innen und außen erkennbar werden, dass jede einzelne Critical Mass Teil einer globalen Bewegung zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität ist. Diese Verbundenheit mit einer globalen Bewegung soll wiederum auf der lokalen Ebene zum Mitmachen motivieren.

Soziale Medien der Mobilisierung

Es ist zu vermuten, dass soziale Medien und das Internet einerseits stark zur Verbreitung der Idee der Critical Mass beitragen und andererseits dazu motivieren, vor Ort an den Aktionen mitzuwirken. Websites wie „criticalmass.in“ oder das „criticalmass.wikia.com“ versuchen, einen Überblick über das deutschlandweite und globale Geschehen der Critical-Mass-Bewegung zu geben. Aufgrund der Prinzipien der Aktionsform, keine feste Struktur zu haben, fällt dies aber of-

fensichtlich schwer. Die Wikia-Seite wurde zum Beispiel seit August 2009 nicht mehr aktualisiert.

Die fehlende Zentralisierung innerhalb der Akteurebene erschwert auch eine statistische Aufbereitung der Aktionen. Dennoch sammelt der Blog „It started with a fight“ umfassend und aktuell Teilnehmerzahlen und Links zu lokalen Facebook- und Twitter-Accounts. Dieser Blog mit dem zu-

nächst etwas martialisch klingenden Namen hat sich der Förderung der Fahrradkultur verschrieben. Dabei stehen Beiträge, die aktuelle Presseberichte aufgreifen, Buchbesprechungen und Hinweise zur Fahrradtechnik im Vordergrund – immer mit dem Anspruch, zur Fahrradkultur im deutschsprachigen Raum beizutragen. Fahrradkultur gilt dabei als gesellschaftliche Erscheinung, in der das Fahrrad Gegenstand von Diskursen, Aktionen und Berichten ist, die seine Bedeutung als modernes und zukunftsweisendes Verkehrsmittel stärken sollen. Die Critical Mass zählt als wichtiger Bereich der Fahrradkultur. Der Blog wird seit 2012 betrieben. Für den Zeitraum April 2014 bis Mai 2017 hält er detaillierte Statistiken bereit. Die Daten beruhen auf Meldungen, die lo-

kale Akteure aus 133 deutschen Städten mehr oder weniger regelmäßig an den Betreiber des Blogs geschickt haben. Sie bilden die Grundlage der folgenden statistischen Auswertungen über den Beteiligungs- und Mobilisierungsgrad der Critical-Mass-Bewegung in Deutschland. Städte, in denen Critical-Mass-Aktionen stattgefunden haben, die aber nicht an den Blog-Betreiber gemeldet wurden, erfasst diese Auswertung nicht. Daher sind die folgenden Ausführungen als Näherungswerte zu interpretieren. Zusätzlich wurde ein Interview mit einem Akteur aus der Leipziger Critical-Mass-Bewegung geführt, um einzuschätzen, wie die Bedeutung der sozialen Medien beim Werben für die Teilnahme an den monatlichen Veranstaltungen intern gesehen wird.

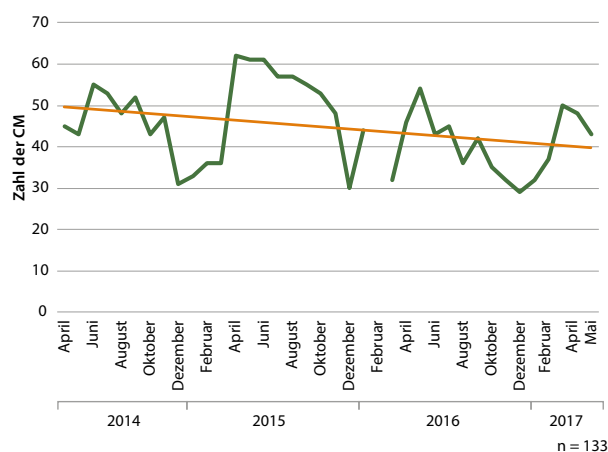
Critical Mass in Deutschland zwischen 2014 und 2017

Die erste Critical-Mass-Aktion in Deutschland fand im September 1997 in Berlin mit 20 Teilnehmern statt (Critical Mass Berlin o.J.). Nach einer ersten Hochphase der Bewegung in Deutschland Ende der 1990er-Jahre ging die Anzahl der Veranstaltungen und der Teilnehmer zurück. In den 2010er-Jahren hat sich die Szene wieder leicht erholt. Im untersuchten Zeitabschnitt von April 2014 bis Mai 2017 sank die durchschnittliche Zahl der Veranstaltungen je Monat linear nur sehr leicht von 45 auf 43 Städte, bei einer Streuung von 29 (im Dezember 2016) bis 62 (im April 2015) (Abb. 1). Nur in drei Städten fanden durchgängig in allen 37 erfassten Monaten Aktionen statt (Braunschweig, Hannover und Köln). In insgesamt 20 Städten gab es mehr als 30 Aktionen. Am anderen Ende der Liste fand in 22 Städten nur jeweils eine einzige Aktion statt (Abb. 2).

Die Aktionen finden, als gemeinsames Merkmal der Bewegung, üblicherweise am letzten Freitag im Monat statt (Abb. 3). In den 119 deutschen Städten, für die der Veranstaltungstag ermittelt werden konnte, fanden die Aktionen zu rund 60 % an diesem Tag statt. In mehr als einem Viertel der Fälle fanden die Aktionen an einem anderen Freitag des Monats und in einem Zehntel der Fälle an einem anderen Wochentag statt, wobei der Donnerstag genauso beliebt ist wie alle anderen Tage zusammengenommen (ohne den Freitag). Damit ist der Freitag in etwa 83 % der Fälle als klassischer Critical-Mass-Tag etabliert.

An allen gemeldeten 1.654 Veranstaltungen im Auswertungszeitraum (April 2014–Mai 2017) nahmen 285.519 Radfahrer teil. Damit hatte eine Aktion im Durchschnitt 173 Teil-

1 Anzahl der Critical-Mass-Veranstaltungen je Monat (April 2014 bis Mai 2017)



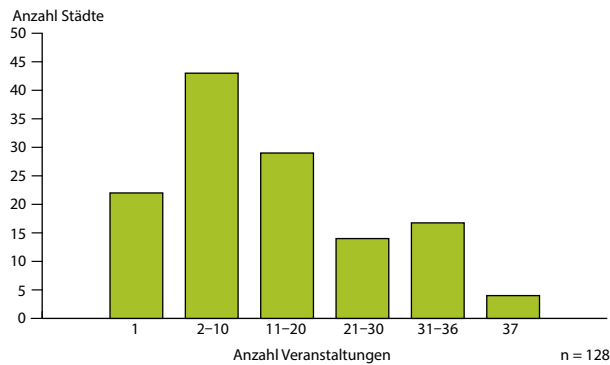
Quelle: eigene Auswertung nach Angaben von Itstartedwithafight.de, Juni 2017

nehmer. Die Spanne der gemeldeten Teilnehmer schwankte dabei von 5 (Mai 2017; Castrop-Rauxel) bis 6.039 (Juni 2015; Hamburg). An 85,1 % der Veranstaltungen nahmen mehr als 15 Personen teil – sie konnten damit nach § 27 StVO im Verband fahren. 7,4 % der erfassten Veranstaltungen hatten weniger als zehn Teilnehmer.

Mit Blick auf die Teilnehmerzahlen stellt sich die Frage, welchen Grad der Mobilisierung die Critical-Mass-Aktion für die jeweilige Stadt erreicht hat, in der sie stattfindet. Die abso-

2

Anzahl der Cital Mass-Veranstaltungen je Stadt im Auswertungszeitraum (37 Monate)



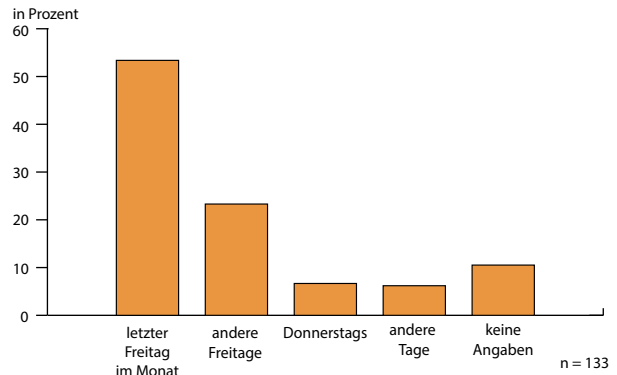
Quelle: eigene Auswertung nach Angaben von Itstartedwithafight.de, Juni 2017

Die Zahl der Teilnehmer reicht nicht aus, um die Bedeutung dieser Aktionsform für die einzelnen Orte einzuschätzen. Daher wurden die jeweiligen Teilnehmerzahlen über den gesamten Auswertungszeitraum von drei Jahren zunächst in Relation zur Bevölkerungszahl der Veranstaltungsorte gesetzt. Dieser Quotient wird im Folgenden als Bevölkerungsmobilisierungsgrad bezeichnet.

20 deutsche Städte liegen beim Bevölkerungsmobilisierungsgrad (bei insgesamt sehr unterschiedlichen Gesamtteilnehmerzahlen von 353 in Leer bis 88.522 in Hamburg) zwischen 1 und 5 %. Hier nahmen innerhalb von drei Jahren insgesamt jeweils mehr als 1 % der Bevölkerung an den

3

Verteilung der Critical-Mass-Veranstaltungen auf die Wochentage



Quelle: eigene Auswertung nach Angaben von Itstartedwithafight.de, Juni 2017

lokalen Critical-Mass-Aktionen teil. In Leer wurde dieser Referenzwert bei zehn Critical-Mass-Aktionen mit durchschnittlich 35 Teilnehmern erreicht. In Hamburg wird dieser Referenzwert mit 5 % der Bevölkerung bei 36 Aktionen mit durchschnittlich 2.459 Teilnehmern um das Fünffache übertroffen. Der stärkste Bevölkerungsmobilisierungsgrad wiesen neben Hamburg die Städte Oldenburg und Nürnberg auf – mit Werten zwischen 3 und 5 %. Die Critical Mass-Bewegung ist also keinesfalls eine Massenbewegung. Sie ist aber regelmäßig und über einen längeren Zeitraum in der Lage, jeweils einen eher kleineren Teil der lokalen Bevölkerung zu mobilisieren.

Bedeutung der sozialen Medien für die Mobilisierung

Welche Bedeutung haben nun soziale Medien für die Mobilisierung? Zur weiteren Auswertung dienen die auf dem Blog „It started with a fight“ hinterlegten Social-Media-Adressen von Critical-Mass-Aktionsgruppen in 133 deutschen Städten. Dabei dominieren Facebook-Profile, die zwei Drittel aller lokalen Critical-Mass-Akteure besitzen (Abb. 4).

Für die Reichweite und Wahrnehmung in den sozialen Medien ist im Allgemeinen die Aktualität der Einträge von hoher Relevanz. Je älter der letzte Eintrag ist, desto weniger Abonnenten oder Follower nehmen die betreffende Seite wahr. Auch neue Follower erreicht man nur mit aktuellen

4

Online-Präsenz der lokalen Critical-Mass-Bewegungen in Deutschland

Medium	CM-Gruppen	in Prozent
Facebook	89	66,92
Twitter	7	5,26
Website	6	4,51
Wordpress	9	6,77
Kein Eintrag	15	11,28
Sonstiges	7	5,26
Gesamt	133	100,00

Quelle: eigene Auswertung nach Angaben von Itstartedwithafight.de, Juni 2017

Inhalten, denen man aktiv zustimmen oder die man mit anderen Usern des sozialen Mediums teilen kann. Zwischen der Aktualität des letzten Online-Eintrags und dem Bevölkerungs-Mobilisierungsgrad in den einzelnen Städten lässt sich jedoch kein statistisch relevanter Zusammenhang herstellen. Städte wie Hamburg und Frankfurt/Main mussten zudem aus der Wertung genommen werden, da hier offensichtlich veraltete, seit längerem nicht mehr aktive betriebene Social-Media-Adressen vorlagen.

Ein positiver Zusammenhang (mit einem Korrelationskoeffizienten von 0,9789) besteht hingegen zwischen der summierten Teilnehmerzahl und den „Gefällt-mir“-Angaben in den sozialen Medien. Dieser Quotient wird im Folgenden Facebook-Mobilisierungsgrad genannt. Mit Blick auf die fünf Städte mit dem höchsten Facebook-Mobilisierungsgrad verstärkt sich der positive Zusammenhang zwischen der Anzahl der „Gefällt-mir“-Angaben auf Facebook und der kumulierten Teilnehmerzahl im Erhebungszeitraum (mit einem Korrelationskoeffizienten von 0,9998) nochmals. Die auf Facebook gezählten „Gefällt-mir“-Angaben scheinen

also ein bedeutenderes Indiz für den Erfolg der Mobilisierung vor Ort zu sein als die Aktualität der Postings. Für die Auswertung wurden nur die Nutzer gewählt, die eine Facebook-Seite (und nicht einzelne Posts) mit „Gefällt mir“ markiert und damit abonniert hatten. Die aktuelle Zahl von „Gefällt-mir“-Angaben ist also das Ergebnis des Abonnierens der Facebook-Seite in der Vergangenheit und sagt nichts über die gegenwärtige Verfasstheit der Critical-Mass-Bewegung vor Ort aus. Vielmehr deutet die Differenz zwischen dem Mobilisierungsgrad durch „Gefällt-mir“-Angaben (Facebook-Mobilisierungsgrad) und der Aktualität des letzten Postings auf die aktuelle Lage der Critical-Mass-Bewegung eines Ortes hin. Ausnahmen bestätigen dabei die Regel, da ein Wechsel des Profils (z. B. in Hamburg), der nicht in der hier verwendeten Datengrundlage erfasst wurde, zu verfälschten Ergebnissen führt.

So stellt der Critical-Mass-Aktivist in Leipzig fest: „Wir haben zwar mit Facebook die Möglichkeit, Veranstaltungen zu erstellen und sie auch zu bewerben. Und die Leute kriegen dann auch noch mal eine Erinnerung. Wir merken aber, dass



Handzettel auf Fahrradgepäckträgern am Bonner Hauptbahnhof



Werbeaufkleber an einem Fahrradständer in Bonn

Fotos: Christoph Waack

die Zahlen zwischen dem, was es an Zusagen und Interessierten, auch bei Facebook gibt, und den Leuten, die dann tatsächlich da sind: na, die Schnittmengen sind jetzt nicht so groß“.

„Gefällt-mir“-Angaben erzeugen demnach nur eine geringe Verbindlichkeit und führen noch nicht zu einer aktiven Teilnahme. Sie drücken eine in der Vergangenheit erteilte Zustimmung aus und sind nicht mit aktuellen Zustimmungswerten oder gar aktiven Beteiligungsabsichten an einer Critical-Mass-Veranstaltung zu verwechseln.

Andere Arten der Teilnehmerbindung erfolgen dagegen allein schon aufgrund der Kontinuität und des repetitiven Moments des sich monatlich wiederholenden Veranstaltungsformats. Dazu noch einmal der Aktivist im Interview: „Wir haben ziemlich viele Leute, nicht nur in Leipzig, sondern auch in anderen Städten, die sich das ganz normal in

ihren klassischen Kalender eintragen, und dann sowieso immer kommen“.

Für die Generierung von neuen Teilnehmern scheinen auch weiterhin analoge Verfahren wie die Verteilung von Handzetteln oder das Anbringen von Aufklebern (siehe Fotos) an Orten mit hoher Radfahrerfrequenz bedeutend zu sein. Und nicht zuletzt wird die klassische Mund-zu-Mund-Propaganda genutzt, um relativ spontan die Teilnahme an einer Critical Mass zu verabreden. Hierbei spielen sicherlich auch weitere digitale Angebote wie Messenger-Dienste eine nicht zu unterschätzende Rolle, die aber nicht Gegenstand dieser Untersuchung waren. Nicht unbedeutend für die deutlich schwankenden Teilnehmerzahlen sind letztlich auch die Wetterbedingungen am Veranstaltungstag. An warmen, sonnigen Tagen sind die Teilnehmerzahlen deutlich höher als an Tagen, an denen es regnet.

Critical Mass als performativer Akt des Politischen

Mit den hier vorgestellten Methoden der öffentlichen Aufmerksamkeitsgenerierung im realen Raum gerät die eingangs gestellte Frage nach der Rolle der Critical Mass als Akt des Politischen, als performative Kritik an der städtischen Verkehrspolitik (Strüver 2015) ins Blickfeld: Inwieweit trägt die Aktionsform der Critical Mass als performativer Akt der Raumanneignung zu einer veränderten Wahrnehmung von öffentlichem Stadtraum in der Stadtgesellschaft bei?

Dazu muss zunächst erörtert werden, was mit der Wahrnehmung von öffentlichem Stadtraum gemeint ist. Öffentlicher Stadtraum ist für viele Menschen zunächst der Raum, in dem sie die eigene Mobilität abwickeln, um Orte zu erreichen, die sie zur Erledigung individueller Aufgaben und Bedürfnisse aufsuchen müssen. Die Wahrnehmung von öffentlichem Stadtraum erfolgt dabei aus einem vom jeweils gewählten Verkehrsmittel geprägten Blickwinkel. Unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten und Rahmenbedingungen wie die Abgeschirmtheit in einem Fahrzeug (die vielzitierte Windschutzscheiben-Perspektive) oder der direkte Kontakt mit der Umgebung beim Zu-Fuß-Gehen bestimmen dabei die Wahrnehmung des zu durchquerenden Raumausschnitts entlang der Wegstrecke.

Nicht zuletzt organisiert Materie den öffentlichen Raum. Der Mensch als Fußgänger, der Radfahrer und das Auto erfordern durch ihre jeweilige Materialität unterschiedliche

Formen der Organisation des öffentlichen Raums. Wir haben uns über die Jahrzehnte seit Erfindung des Pkw daran gewöhnt, dass der öffentliche Raum in ganz erheblichem Maße von den (vermeintlichen) Erfordernissen des Pkw (Flächenbedarf des fahrenden und ruhenden Verkehrs, Konfliktschärfung durch Lichtzeichenanlagen oder Ingenieursbauwerke) strukturiert und organisiert wird.

Bei den Akteuren wie auch bei den von einer Critical Mass betroffenen Verkehrsteilnehmern entsteht ein spontaner Reiz des Zu- oder Widerspruchs zu der Aktion. Wie ist dieser Reiz, gerade in seiner differentiellen Ausprägung von Zu- und Ablehnung, zu erklären? Den Unterschied macht die Ambivalenz einer Critical Mass aus: Die scheinbar spontane Transformation von einem sonst der individuellen Fortbewegung dienenden Verkehrsmittel zu einem kollektiven Verkehrsmittel, das auch im dichten und stockenden Autoverkehr noch mobil bleibt.

Für die Teilnehmer selbst wie für die Umstehenden wird deutlich: Durch Solidarisierung in einer Gruppe entsteht mehr als die Summe der Einzelnen. Indem die Aktion eine kritische Masse von Radfahrern erreicht, erhalten die Radfahrer für kurze Zeit allein wegen ihrer großen Zahl ein Vorrecht gegenüber dem Autoverkehr, das ihnen sonst im Alltagsverkehr verwehrt bleibt.

Das entspricht dem utopisch anmutenden Ziel der Critical-Mass-Bewegung: Das Fahrrad soll das Auto als symbolische Ordnung der Mobilität ersetzen. Das ist der immanent politische, aus dem Bottom-up-Ansatz folgende Anspruch. Diese Hoffnung auf eine solche Veränderung aufrechtzuerhalten, erfordert jedoch einen langen Atem. Nicht alle an einer solchen Veränderung Interessierten bringen diese Ausdauer mit, wie die schwankenden Teilnehmerzahlen bei

den Critical-Mass-Aktionen belegen. Daher stehen andere, kurzfristige Selbstbestätigung versprechende Elemente im Vordergrund: Der Spaß am gemeinsamen Radfahren auf sonst dem Autoverkehr vorbehaltenen Wegen ist solch eine oft vorgetragene Motivation. Das bestätigt auch der Aktivist der Critical-Mass-Bewegung im Interview: „Die Leute sind da wegen der Partystimmung, die wollen Spaß“.

Fazit

Der implizite, aber nirgendwo explizit zum Ausdruck gebrachte politische Anspruch einer Critical Mass ist ein auffälliges Merkmal dieser Bewegung. Der Name des Blogs „It started with a fight“, von dem die Daten für diesen Beitrag stammen, drückt bereits aus, dass das politische Bewusstsein zur Auseinandersetzung mit und gegen eine vom Auto dominierte Ordnung des öffentlichen Raums vorhanden ist. Eine kritische Masse von Unterstützern zu erreichen, ist das schon durch den Namen erklärte Ziel der Bewegung. Soziale Medien sind dabei durchaus ein wichtiges Instrument, um Aufmerksamkeit zu generieren und das bereits Erreichte zu dokumentieren.

Internetbasierte soziale Netzwerke bestimmen das Phänomen der Critical Mass in Deutschland insgesamt aber weniger stark, als es zunächst nicht zuletzt mit Blick auf die eher jungen und damit den digitalen Angeboten zugewandten Teilnehmergruppen zu vermuten wäre. Damit lässt sich auch die zu Beginn gestellte Frage, ob soziale Netzwerke eine große Bedeutung beim Werben für das Anliegen der jeweils lokalen Critical-Mass-Bewegung haben müssten, nicht mit Ja beantworten.

Zunächst ungeklärt bleibt die Frage des Gesamterfolges der Critical-Mass-Bewegung, der sich darin messen lassen müsste, inwieweit das Bewusstsein für die Fahrradmobilität in der Bevölkerung und nicht zuletzt bei den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung zum Positiven verändert

werden konnte. Ein Indikator könnte sein, inwieweit sich die Präsenz in den oft konstatierten Filterblasen der sozialen Netzwerke in der Gesamtgesellschaft widerspiegelt. Dazu bedürfte es auch einer Klärung über die Bedeutung der klassischen Medien wie Tageszeitungen, Rundfunk und Fernsehen. Dort wird dann jedoch der Mangel an identifizierbaren und der Identifikation dienenden Einzelpersonen zum Problem, die sich der Critical-Mass-Bewegung per definitionem eben gerade nicht zu erkennen geben. Klassische Medien berichten aber sehr stark an Personen orientiert.

Spannend wäre auch eine Diskussion der Critical-Mass-Bewegung im Zusammenhang mit neuen Formen einer Urban Governance, in denen aktive Bürger als Ko-Produzenten von Stadt definiert werden (Sinning 2008). Der Critical-Mass-Bewegung kann man die Ko-Produktion von Stadt sicherlich nicht absprechen, im Unterschied zur Definition von Governance fehlt den Akteuren jedoch jede Form von Rechenschaftspflicht und Verantwortlichkeit für ihr Tun gegenüber der Allgemeinheit. Im Gegensatz zu Online-Petitionen oder anderen Formen der Online-Bürgerbeteiligung ist die Critical Mass zudem eine nur durch eigene körperliche Präsenz mögliche Veranstaltungsform, in der eine weitergehende Virtualisierung schon ihrem performativen Konzept widerspricht. Vielleicht setzen die Akteure deswegen ganz bewusst neben dem Auftritt in den sich als Filterblasen erweisenden sozialen Netzwerken weiterhin auf Handzettel, Aufkleber oder Mund-zu-Mund-Propaganda.



Foto: Christoph Waack

Critical Mass in Leipzig

Literatur

ADFC, 2017: Das Fahrradklima in Deutschland. Zugriff: www.adfc.de/fahradklima-test [abgerufen am 19.10.2017].

Blickstein, Susan; **Hanson**, Susan, 2001: Critical Mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age. In: *Transportation* 28: 347–362.

Carlsson, Chris; **Elliott**, Lisa Ruth; **Camarena**, Adriana, 2012: Shift happens! Critical Mass at 20, San Francisco.

Critical Mass Wiki, o.J.: Critical Mass. Zugriff: criticalmass.wikia.com [abgerufen am 19.10.2017].

Delgado, Ray, 1997: Critical Mass goes global. San Francisco Gate vom 8.8.1997. Zugriff: <http://www.sfgate.com/news/article/Critical-Mass-goes-global-3106444.php> [abgerufen am 19.10.2017].

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010: Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA), Köln.

Critical Mass Berlin, o.J.: Geschichte der CM. Zugriff: www.criticalmass-berlin.org [abgerufen am 19.10.2017].

Hartz, Bettina, 2015: Und wohin fahren wir jetzt? die tageszeitung, 27.03.2015.

It started with a fight, 2017: Website zur Fahrradkultur in Deutschland. Zugriff: <http://itstartedwithafight.de/critical-mass-deutschland/> [abgerufen am 19.10.2017].

Joost, Jan-Marc, 2015: Critical Mass in Frankfurt am Main. Die politische Dimension der Bewegung im Recht auf Stadt-Kontext; BA Frankfurt Main.

Madden, Richard, 2003: London: How cyclists around the world put a spoke in the motorist's wheel. *The Daily Telegraph*, 15.12.2003.

Schulze, Ralf, 2017: Die New Urban Agenda – Eine Grundlage für lebenswerte Städte. In: *IzR* 3/2017: 10–13.

Sellars, Simon, 2010: Hakim Bey – Repopulating the Temporary Autonomous Zone. In: *Journal for the Study of Radicalism*, Vol. 4, No. 2: 83–108.

Sinning, Heidi, 2008: Urban Governance und Stadtentwicklung – Zur Rolle des Bürgers als aktiver Mitgestalter und Ko-Produzent. Zugriff: www.buergergesellschaft.de/fileadmin/pdf/gastbeitrag_sinning_080620.pdf [abgerufen am 31.10.2017].

Statistisches Bundesamt, 2017: Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr.

Strüver, Anke, 2015: Critical Mass als performative Kritik der städtischen Verkehrspolitik? Fahrradfahren mit Judith Butler auf dem Gepäckträger. In: *suburban* Bd. 3, H. 3: 33–50.

Swyngedouw, Eric, 1997: Neither global nor local: 'Glocalization' and the politics of scale. In: Cox, Kevin R. (ed): *Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local*. New York: Guilford Press.