

Goethe-Universität Frankfurt am Main
Fachbereich 11 Geowissenschaften/Geographie
Institut für Humangeographie (IHG)
Studiengang: Humangeographie

Abschlussarbeit zum Erlangen des akademischen Grades
Bachelor of Arts (B.A.)

Critical Mass in Frankfurt am Main

Die politische Dimension der Bewegung im Recht auf Stadt-Kontext

Ich bitte vielmals um Entschuldigung,
dass mein Fahrrad Ihr Auto davon abgehalten hat,
schnellstmöglich an der nächsten roten Ampel zu stehen.

Critical Mass.
Frankfurt
1998

WE ARE TRAFFIC
Treffpunkt: Alte Oper - jeden 1. Sonntag im Monat um 14 Uhr, sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr.

©00L
facebook.com/critical.mass.ffm
twitter.com/CM_Frankfurt

Betreuer: Prof. Dr. Bernd Belina
Zweitgutachterin: Dr. Iris Dzudzek

Vorgelegt von:
Jan-Marc Joost
Jan-Marc.Joost@stud.uni-frankfurt.de

Vorgelegt am 29.09.2015

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Die Critical Mass Bewegung	6
2.1 Entstehung der Bewegung.....	6
2.2 Organisationsstrukturen.....	8
2.3 Politische Dimension der Bewegung.....	9
2.3.1 Critical Mass als Forderung nach Gleichberechtigung im Straßenverkehr.....	10
2.3.2 Critical Mass als Kritik des Status Quo.....	11
2.3.3 Critical Mass als Protestform.....	12
2.3.4 Fazit.....	13
2.4 Geographische Ebene.....	13
2.5 Fazit.....	14
3. Critical Mass in Frankfurt	15
3.1 Die Critical Mass Bewegung in Frankfurt.....	16
3.2 Empirische Untersuchung der Frankfurter Critical Mass.....	20
3.2.1 Vorüberlegungen.....	21
3.2.2 Ablauf.....	22
3.2.3 Erzeugter Datensatz und Auswertung.....	23
4. Recht auf Stadt	24
4.1 Die Konzeption des Begriffs nach Henri Lefebvre.....	25
4.2 Aktuelle Sichtweisen auf das Recht auf Stadt.....	26
4.3 Recht auf Stadt in der Praxis.....	29
5. Die Frankfurter Critical Mass-Bewegung im Recht auf Stadt-Kontext	30
5.1 Critical Mass als Forderung nach Recht auf Stadt.....	30
5.2 Critical Mass als praktische Umsetzung der Forderung nach Recht auf Stadt.....	37
5.2.1 Das Konzept der temporären autonomen Zone.....	38
5.2.2 Critical Mass als temporäre autonome Zone.....	39
5.2.3 Fazit.....	42
5.3 Critical Mass im Sinne Lefebvres.....	43
5.3.1 Wichtige relevante Begrifflichkeiten Lefebvres.....	43
5.3.2 Einordnung von Critical Mass in den Kontext Lefebvres.....	44
5.4 Einordnung in zeitgenössische Sichtweisen auf das Recht auf Stadt.....	46
6. Zusammenfassung	49
7. Ausblick	51
8. Literaturverzeichnis	52
9. Anhang	56
10. Eigenständigkeitserklärung	60

Abbildungsverzeichnis

Titelseite: Aufkleber der Critical Mass Frankfurt (O. Snyder)

Abb. 1: Critical Mass in Frankfurt am 07.06.2015 (Foto: S. Stratmann)	17
Abb. 2: Pause während der Critical Mass in Frankfurt am 07.06.2015 (Foto: S. Stratmann).18	
Abb. 3: Critical Mass in Frankfurt am 07.06.2015 (Foto: D. Kutuzov).....	19
Abb. 4: Teilnahmegründe Frankfurter Critical Mass Teilnehmer	32
Abb. 5: Anteil politisch motivierter Teilnehmer	33
Abb. 6: Teilnahmegründe nach Häufigkeit der Teilnahme	34
Abb. 7: Teilnahmegründe regelmäßiger Teilnehmer	35
Anhang:	
Abb. 8: Datensatz der empirischen Untersuchung.....	56
Abb. 9: Teilnahmegründe 05.07.2015.....	57
Abb. 10: Teilnahmegründe 10.07.2015.....	57
Abb. 11: Politisch motivierte Teilnahmegründe regelmäßiger Teilnehmer	58
Abb. 12: Teilnahmegründe gruppiert nach Nennung	58
Abb. 13: Erstkontakt mit der Critical Mass	59

1. Einleitung

Seit nunmehr zehn Jahren prägen die regelmäßig stattfindenden Treffen von Fahrradfahrern¹, die an der *Critical Mass*-Bewegung teilnehmen, das Frankfurter² Stadtbild. Dabei ist *Critical Mass* so etwas wie ein „regelmäßig stattfindender Zufall“. Es gibt weder eine Organisation, noch Verantwortliche und die Route ergibt sich spontan während der Fahrt (Scheuermann 2014).

Besonders in den letzten zwei Jahren kam es in Frankfurt, vor allem aber deutschlandweit, zu einem starken Wachstum der Bewegung. So verdoppelten sich die Standorte von *Critical Mass*-Veranstaltungen in Deutschland und die Teilnehmerzahlen vervielfachten sich binnen weniger Jahre (Hartz 2015). Auch die 2015 neu gegründete *Critical Mass*-Veranstaltung in Frankfurts Nachbarstadt Offenbach konnte bei Ihrer ersten Fahrt bereits ca. 200 Teilnehmer zählen, darunter auch den Oberbürgermeister der Stadt Offenbach, sowie diverse Lokalpolitiker (Erkens 2015). Dies zeigt, dass *Critical Mass* längst nicht mehr ein Nischendasein für Fahrradenthusiasten führt, sondern in der breiten Öffentlichkeit angekommen ist.

Mit dem starken Wachstum der Bewegung in ganz Deutschland geht auch ein verstärktes mediales Interesse einher. Die Wochenzeitung „Die Zeit“ unterlegte einen Artikel über Fahrradverkehr in Deutschland mit einem großen Bild einer *Critical Mass*-Veranstaltung unter dem Titel „Der Straßenkampf“ (Parnack 2015: 11f.). Während die „Süddeutsche Zeitung“ *Critical Mass* als eine der größten Protestbewegungen Europas bezeichnete (Harloff 2014), attestierte die „taz“, dass *Critical Mass* in Deutschland längst zur Massenbewegung geworden sei, bezeichnete die Bewegung aber als „allmonatliche Feierabendtour“ und stellte unter der Überschrift „Und wohin fahren wir jetzt?“ die Frage nach einer zunehmenden Politisierung (Hartz 2015).

In der Tat ist die Frage der politischen Ausstrahlung und Wirkkraft der Bewegung sehr umstritten. Aufgrund des Fehlens einer generellen Agenda sowie der amorphen Gestalt der Bewegung lässt sich *Critical Mass* nur schwierig einordnen. So wird die Bewegung je nach Sichtweise als Protest, als eine Art Straßentheater, als Methode, den Weg zur Arbeit zu bestreiten, als Party, als sozialer Raum, als „Pro-Fahrrad und Anti-Auto Bewegung“, als Rebellion, als revolutionärer Akt oder nur als einfache Fahrradfahrt bezeichnet (Blickstein und Hanson 2001: 352). Dies macht deutlich, dass eine eindeutige Charakterisierung der Bewegung und damit auch eine Bestimmung der politischen Dimension schwerfallen.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Arbeit auf die doppelte Ausweisung maskuliner und femininer Formulierungen verzichtet und stattdessen ausschließlich das generische Maskulinum verwendet.

² Wenn im Folgenden von Frankfurt die Rede ist, bezieht sich dies auf Frankfurt am Main.

Etwa zur selben Zeit der Entstehung der *Critical Mass*-Bewegung kam es in der deutsch- und englischsprachigen Literatur zum vermehrten Wiederaufgreifen des Begriffs von *Recht auf Stadt* als zentralem Slogan zur Politisierung und Bündelung städtischer Konflikte (Mullis 2014: 11). Der Begriff, der als ein Recht auf den Nichtausschluss von den Qualitäten und Leistungen, die eine moderne urbane Gesellschaft zu bieten hat, zu verstehen ist, wird mittlerweile als Sammelbegriff eines breiten Spektrums politischer und sozialer Bewegungen im städtischen Raum benutzt (Schmid 2011: 25). Auch zur Beschreibung der *Critical Mass* scheint der Begriff passend, schwingt doch im inoffiziellen Slogan der *Critical Mass*: „Wir blockieren nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr!“ die Forderung nach einer Gleichberechtigung im urbanen Stadtraum mit.

Aufgrund der Unbestimmtheit der politischen Dimension der *Critical Mass*-Bewegung scheint der *Recht auf Stadt*-Begriff ein geeignetes Werkzeug zu sein, um die heterogenen Forderungen der Bewegung zu beschreiben und zu bündeln und somit die grundlegende Zielrichtung der Bewegung zu beschreiben. Im Rahmen dieser Arbeit soll die Bewegung daher in den *Recht auf Stadt*-Kontext eingeordnet werden. Dabei soll erarbeitet werden, inwieweit sich aus der Vielzahl der Motivationen der Teilnehmer ein kollektiver Anspruch auf das *Recht auf Stadt* ableiten lässt und der Bewegung damit eine inhärente politische Grundforderung zugrunde liegt, die der Bewegung eine stadtpolitisch relevante Bedeutung verleiht. Dadurch kann geklärt werden, ob *Critical Mass* eine politische Dimension besitzt, und auf welcher Ebene diese einzuordnen ist. Somit kann die Bewegung in dem Spannungsfeld zwischen „Spaßveranstaltung“ einerseits und „politischem Protest“ auf der anderen Seite eingeordnet werden.

Die Arbeit ist folgendermaßen gegliedert. Zuerst erfolgt eine literaturbasierte Darstellung der grundlegenden Charakteristika der Bewegung, bei der die Organisationsstrukturen sowie die politische Dimension im Fokus stehen. Anschließend wird die Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung genauer untersucht. Neben teilnehmenden Beobachtungen wurde eine empirische Untersuchung innerhalb der Bewegung vorgenommen. Im darauffolgenden Kapitel wird der *Recht auf Stadt*-Begriff genauer erläutert. Dabei liegt der Fokus zum einen auf der ursprünglichen Postulierung durch Lefebvre, zum anderen auf aktuellen akademischen Sichtweisen. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse soll dann anschließend die *Critical Mass*-Bewegung in den *Recht auf Stadt*-Kontext eingeordnet werden. Hierbei soll einerseits geklärt werden, ob die Bewegung als kollektive Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden kann und andererseits, inwieweit sich dieses Recht im Handeln der Bewegung manifestiert.

2. Die Critical Mass Bewegung

Im folgenden Kapitel werden auf Grundlage einer literaturbasierten Recherche die wesentlichen Grundlagen der *Critical Mass*-Bewegung dargestellt.

Hier sei darauf hingewiesen, dass *Critical Mass*-Veranstaltungen selbst auf nationaler Ebene nie identisch sind und dass verschiedene Kontexte immer auch unterschiedliche Dynamiken, Herangehensweisen und Ergebnisse erzeugen (D'Andrade et al. 2002). Dies gilt insbesondere für unterschiedliche nationale Kontexte, in denen sich verschiedene Grundvoraussetzungen, wie zum Beispiel der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr, die soziale und kulturelle Einstellung gegenüber dem Fahrrad und verschiedene Gesetzeslagen, stark auf die jeweiligen Dynamiken der *Critical Mass*-Bewegungen auswirken.

Da die Literatur zu diesem Thema fast ausschließlich aus dem angelsächsischen Raum stammt und sich daher fast ausschließlich mit der Bewegung in den USA beschäftigt, bezieht sich das folgende Kapitel stark auf die Charakteristika der Ursprungsbewegung aus den USA. Da aber auch auf globaler Ebene alle *Critical Mass*-Veranstaltungen eine große Summe an Gemeinsamkeiten teilen und ein Großteil der Bewegungen in anderen Ländern stark von der Ursprungsbewegung inspiriert worden ist und die grundlegenden Vorgehensweisen, (Des)Organisations- und Kommunikationsmethoden übernommen wurden (Blickstein und Hanson 2001: 352), ist eine solche Darstellung durchaus repräsentativ, um die globale Bewegung *Critical Mass* zu beschreiben. Eine genauere Beschäftigung mit der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung unter Bezugnahme auf teilnehmende Beobachtungen sowie eine empirische Untersuchung findet im nächsten Kapitel statt.

In diesem Kapitel soll zuerst auf die Entstehungsgeschichte der Bewegung eingegangen werden. Anschließend werden die für diese Bewegung elementaren Organisationsstrukturen beleuchtet und darauf folgend die akademische Debatte bezüglich der politischen Ausrichtung und Wirkung der Bewegung dargestellt. Abschließend wird die geographische Ebene der Bewegung genauer untersucht.

2.1 Entstehung der Bewegung

Die Bewegung entstammt der Bay Area rund um San Francisco in den USA. Dort entstand 1992 bei einem Treffen der *San Francisco Bike Coalition* die Idee, spontane gemeinsame Fahrten von Berufspendlern, welche per Fahrrad in San Francisco unterwegs waren, durchzuführen. Diese sollten am letzten Freitag jeden Monats während der Rush Hour stattfinden, mit dem Ziel, andere Verkehrsteilnehmer auf Fahrradfahrer aufmerksam zu machen (Furness 2007: 299). Aus dieser Idee formte sich der sogenannte *Commuter Clot*, der erstmals im September 1992 stattfand und an dem etwa 45 Personen teilnahmen (Carlsson 2002a:

7), die aus Mitgliedern der *San Francisco Bike Coalition*, Anhängern der damals stark aufkommenden subkulturellen Fahrradkurier-Szene, sowie Aktivisten diverser sozialer Bewegungen bestanden (Furness 2007: 300). Schnell änderte die Bewegung ihren Namen in *Critical Mass* unter Bezug auf eine Dokumentation über Fahrradkultur, in der in einem Bericht aus China der Begriff *Critical Mass* genutzt wurde, um die Masse an Fahrradfahrern zu beschreiben, die notwendig ist, um zusammen sicher eine Kreuzung an einer stark befahrene Straße zu queren (White 2002: 148). Innerhalb der nächsten Monate stiegen die Teilnehmerzahlen in San Francisco sprunghaft an und überstiegen bereits nach einem Jahr 1000 Teilnehmer (D'Andrade et al. 2002: 239). Parallel zum starken Wachstum der Urbewegung in San Francisco breitete sich die Bewegung auch schnell in andere amerikanische Großstädte aus. In den autozentrierten amerikanischen Großstädten, in denen Fahrradfahrer nur eine Randerscheinung darstellten und sich nicht nur ihre Sicherheit im Straßenverkehr, sondern sich auch ihr soziales Standing mühsam erkämpfen mussten, traf diese Bewegung mit ihrer Forderung „Wir blockieren nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr!“ einen Nerv. Das erklärt, weshalb sich die Bewegung bereits zum Ende der 1990er Jahre ohne eine Satzung und trotz Fehlen eines zentralisierten Netzwerkes oder einer formellen Zugehörigkeit zu bestimmten Organisationen in hunderten Städten ausgebreitet hatte (Furness 2013: 90). Dabei konnte die Bewegung auch ganz konkrete Erfolge in den USA vorweisen. Nach Angaben von Fahrradverbänden führte die Bewegung zu einem Anstieg an Fahrradfahrern, sowie zu einer Sensibilisierung dieser für verkehrspolitische Themen; außerdem hob die Bewegung das Fahrradfahren von einem bürokratischen auf ein politisches Level (Blickstein und Hanson 2001: 360).

Rasch wurde *Critical Mass* auch zu einem globalen Phänomen, das sich zuerst auf dem amerikanischen Kontinent und dann rund um den Globus ausbreitete. So verzeichnet die inoffizielle *Critical Mass*-Enzyklopädie mittlerweile bereits über 380 Standorte von *Critical Mass*, die sich auf allen Kontinenten (mit Ausnahme der Antarktis) befinden (Critical Mass Wikia 2015). Hierbei sollte aber beachtet werden, dass sich dort nur eine unzureichende Zusammenstellung aller Veranstaltungen findet und die tatsächliche Zahl daher deutlich höher zu schätzen ist. So finden sich *Critical Mass*-Veranstaltungen mittlerweile in fast jeder westlichen Großstadt (Furness 2013: 89). Die bis dato größte *Critical Mass*-Veranstaltung fand im Jahre 2013 in Budapest mit ca. 100.000 Teilnehmern statt (Waymann 2014; Christiaens 2014).

In Deutschland wurde die erste *Critical Mass* im September 1997 in Berlin veranstaltet, zur Jahrtausendwende gab es bereits Veranstaltungen in 16 deutschen Städten (Humphries 2002: 44), während es in mittlerweile 100 deutschen Städten mehr oder weniger regelmäßige *Critical Mass*-Veranstaltungen gibt (Auflistung: It started with a fight 2015).

2.2 Organisationsstrukturen

Das auffälligste Merkmal von *Critical Mass* ist das Fehlen eines Veranstalters, sei es nun eine Einzelperson, eine Organisation oder ein Verein. Außerdem werden *Critical Mass*-Veranstaltungen nicht durch Organisationen oder Vereine unterstützt oder koordiniert (Hernandez 2007: 135). Für *Critical Mass*-Veranstaltungen werden im Regelfall weder offizielle Erlaubnisse eingeholt, noch werden die Fahrten mit Behörden abgesprochen, so dass es sich nicht um angemeldete Demonstrationen handelt (Ferrell 2011: 96). Auch innerhalb der Bewegung gibt es keine festgeformten Hierarchien. So betont Hernandez (2007: 135), dass ein erstmaliger Teilnehmer genauso repräsentativ für *Critical Mass* sein könne, wie ein langjähriger Teilnehmer, und denselben Einfluss auf die Bewegung nehmen könne. Die Planung der Strecke wird entweder zu Anfang jeder Fahrt im Plenum vorgenommen, wo jeder Teilnehmer seine Vorschläge einbringen kann, zwischen denen dann abgestimmt wird (Furness 2013: 91), oder der Verlauf der Fahrt ergibt sich spontan während dieser. *Critical Mass* zeichnet sich also durch Desorganisation und das Fehlen hierarchischer Strukturen aus. Zwar spielt Spontaneität eine große Rolle, es handelt sich aber nicht um eine unorganisierte Veranstaltung. So tragen die Teilnehmer selber im Kollektiv durch eine gemeinsame Organisation und bestimmte geteilte Verhaltensmuster dazu bei, die Fahrten zu organisieren. Eine zentrale Bedeutung hat der aktive Diskurs innerhalb der Teilnehmer sowie deren Zusammenarbeit (Furness 2007: 301).

Blickstein und Hanson (2001: 353) sehen diese Dezentralität und das Fehlen von Organisationsstrukturen als absichtliche Ausrichtung und Strategie der Bewegung an. Diese Führungslosigkeit von *Critical Mass* wird als Erfolgsrezept für die Langlebigkeit der Bewegung gesehen (Stender 2002: 88). Diese Idee führt Furness (2013: 91-92) weiter aus und erläutert, dass *Critical Mass* absichtlich so konzipiert sei, dass Teilnehmer die Veranstaltung selbst interpretieren, formen und aktiv definieren müssen. Diese Selbstbestimmtheit und Autonomie trage auch dazu bei, Teilnehmer für diese Bewegung zu begeistern. Als Beispiel für diese Selbstorganisation steht die Praxis des *corking*, bei dem sich Radfahrer auf einer stark befahrenen Kreuzung oder an Ampeln aufstellen, um den Verkehr zu blockieren, und es damit dem Hauptfeld der *Critical Mass* ermöglichen, ungehindert und als Ganzes die Kreuzung zu passieren. Dies erfüllt eine wichtige Funktion innerhalb der Fahrten, da es für Sicherheit sorgt, die Gruppe beisammen hält und anstatt Verkehrsengpässe zu erzeugen, für mehr Raum sorgt, da die Masse zügig eine Kreuzung räumen kann (Furness 2013: 91). Diese Aufgaben sind während einer *Critical Mass* aber nicht fest zugeteilt, vielmehr muss jeder Teilnehmer selber entscheiden, wann *gecorkt* werden muss, und ob er diese Aufgabe übernehmen will (Ferrell 2011: 97). Das *corking* verkörpert somit den Charakter der *Critical Mass* als direkte Aktion, die im Kollektiv und ohne Hierarchien durchgeführt wird.

Auf globaler Ebene haben alle *Critical Mass*-Veranstaltungen neben ihrem dezentral organisierten Netzwerk weiterhin die Nutzung von sowohl traditionellen wie auch Cyber-Kommunikationsmethoden gemeinsam (Blickstein und Hanson 2001: 352). So ist die Erschaffung und Zirkulation eigener Medien ein elementarer Bestandteil aller *Critical Mass*-Bewegungen (Dyer 2002: 144). Bei dieser als *xerocracy* betitelten anarchistischen Organisationsform sollen Teilnehmer ihre Meinung selbst per Flyer, Kopien, Internet oder anderen Medien innerhalb der Bewegung sowie an Außenstehende während der Fahrt verbreiten. Diese Herangehensweise nach Art von Graswurzelbewegungen schafft einen Raum, in dem alle Teilnehmer ihre Meinungen äußern, ihre Vorstellungen diskutieren und der Bewegung gemeinsam Bedeutung verleihen sollen. Die Macht dieser Ideen im Kollektiv ist abhängig von der Anzahl der Empfänger dieser Ideen, die diese spezifische Idee anderen Vorschlägen vorziehen. Dadurch ist *xerocracy* nicht nur ein Mittel um eine Botschaft nach außen zu kommunizieren und der Öffentlichkeit ein Bild der *Critical Mass* zu vermitteln, sondern auch ein Weg der Teilnehmer, um aktiv und nach eigenem Ermessen den Schwerpunkt und die Energie der Bewegung zu lenken (Furness 2013: 92f.). Dies ist sinnbildlich für den selbstbestimmten Charakter der Bewegung und schafft einen bürokratiefreien Raum, in dem der Einzelne ohne strukturelle Verantwortung seine Ideen verbreiten kann.

Besonders das Internet spielte einen entscheidenden Faktor bei dem Wiederaufleben und der Weiterentwicklung neuer Graswurzelbewegungen wie *Critical Mass* (Bradley 2015: 92). Hartz (2015) sieht die neuen Medien (Internet, soziale Netzwerke und Smartphones) als Katalysatoren neuer Aktionsformen, die unhierarchisch agieren und offen für spontane Eingebungen und Anregungen seien. Dabei ermöglicht das Internet eine größtmögliche Partizipation und einen einfachen Austausch von Ideen und aktivistischen Modellen auf lokaler wie auf globaler Ebene (Blickstein und Hanson 2001: 359). Diese Cyberpraktiken dienen nicht nur der digitalen Vernetzung, sondern manifestieren sich während einer *Critical Mass* auch im physischen Raum (Bradley 2015: 95).

2.3 Politische Dimension der Bewegung

Critical Mass-Bewegungen besitzen aufgrund fehlender Organisatoren oder Anführer auch keine offizielle Agenda. Neben dem offensichtlichen Ziel, den Fahrradverkehr in großer Masse auf die Straße zu bringen, und der damit verbundenen, vagen Forderung nach einer Stärkung des Fahrradverkehrs besteht kein Konsens über eine kollektive politische Ausrichtung oder Forderung. Dies liegt an der Vielzahl der Motivationen der Teilnehmer und damit auch der Vielzahl der möglichen Interpretationsmöglichkeiten von *Critical Mass* (Blickstein und Hanson 2001: 352).

Nach Burton (2002: 20f.) können durch das Fehlen eines Konsenses innerhalb des überaus heterogenen Teilnehmerfeldes über einheitliche Grundforderungen auch keine einheitlichen Forderungen und Motivationen der Bewegung abgeleitet werden. Eine eindeutige politische Ausrichtung der Bewegung wäre demnach nicht auszumachen. Auch *Critical Mass*-Mitbegründer Chris Carlsson (2002b: 81) stellt klar, dass die Bewegung schon immer mehr eine Feier als ein direkter Protest war. Nichtsdestotrotz fungiert die Bewegung vor allem in den USA oft zwar nicht als direkte politische Forderung, sondern dient vielmehr der Politisierung einer Vielzahl von Themenbereichen (Blickstein und Hanson 2001: 361). So wurden *Critical Mass*-Veranstaltungen explizit als Proteste gegen den Afghanistan-Krieg, gegen G8-Versammlungen oder als Reaktion auf Todesfälle von Fahrradfahrern im Straßenverkehr abgehalten (Boothroyd 2002: 25). Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass sich *Critical Mass*-Veranstaltungen auf geographischer wie auch auf zeitliche Ebene stark unterscheiden (Blickstein und Hanson 2001: 352) und dass explizit politische Veranstaltungen, wie eine Anti-Kriegs-*Critical Mass*, auf die spezifischen lokalen Kontexte zurückzuführen. Als Beispiel einer politischen *Critical Mass*-Veranstaltung in Deutschland sei auf eine Aktion unter dem Namen „Cycling Unites“ hingewiesen, die im März 2015 in Berlin stattfand. Hierbei führten mehrere Tandems die Berliner *Critical Mass* an, auf denen jeweils ein Imam und ein Rabbiner zusammen fuhren, um so ein Zeichen gegen Diskriminierung zu setzen und für interreligiöse Toleranz zu werben (Find 2015). Allerdings stellen *Critical Mass*-Veranstaltungen mit explizit politischer Ausrichtung in Deutschland eher die Ausnahme als die Regel dar.

2.3.1 Critical Mass als Forderung nach Gleichberechtigung im Straßenverkehr

Die grundlegende Forderung nach einer Stärkung des Fahrradverkehrs ist in der Regel verbunden mit einer Kritik am Status Quo der urbanen Mobilität. Der inoffizielle Slogan der Bewegung: „Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr!“ impliziert, dass die Bewegung sich nicht als Störung des urbanen Verkehrs sieht, sondern beansprucht, ein gleichberechtigter Teil eben dieses zu sein (Stehlin 2013: 25). In dem vornehmlich von Autos dominierten Straßenraum ist der Fahrradfahrer kein gleichberechtigter Akteur. Die direkte Forderung vieler Teilnehmer nach einer Stärkung des Fahrradverkehrs, z.B. in Form einer besseren Infrastruktur für Fahrradfahrer oder einer stärkeren Berücksichtigung und mehr Rechten für Fahrradfahrer in der Verkehrspolitik, wird daher als Kritik an einer autozentrierten Gesellschaft und Stadtplanung gesehen, die den Bürger als Schwerpunkt der Stadtplanung vernachlässigt und den öffentlichen Straßenraum vornehmlich dem motorisierten Individualverkehr vorbehält (Furness 2007: 306; Blickstein und Hanson 2001: 356).

2.3.2 Critical Mass als Kritik des Status Quo

Über eine Forderung nach Gleichberechtigung hinaus, wird *Critical Mass* in einem Großteil der Literatur als eine direkte Ablehnung der Werte und Normen einer autozentrierten Gesellschaft gesehen (Carlsson 2002a: 5). *Critical Mass* wird dabei als Bewegung betrachtet, die einen physischen Raum schafft, der sich von dem vorherrschend autodominierten Straßenraum abhebt und eine positive Vision einer neuen urbanen Mobilität entwirft (Horton 2002: 63; Burton 2002: 18). *Critical Mass* wendet sich damit nicht nur gegen eine autozentrierte Gesellschaft, sondern auch gegen schrumpfende öffentliche Freiräume, eine räumliche Homogenisierung und steht für den Kampf um eine Partizipation an der Nutzung öffentlicher Räume (Furness 2007: 303). Weiterhin zeigt *Critical Mass* die Atomisierung sozialer Verhältnisse sowie die negativen Umwelteinflüsse auf, die durch die autozentrierte Mobilität in urbanen Räumen entsteht (Ferrell 2011: 96).

Dies zeigt, dass *Critical Mass* nicht nur als eine direkte Forderung nach einer Gleichberechtigung von Radfahrern gegenüber dem motorisierten Straßenverkehr gesehen wird, sondern darüber hinaus auch die grundlegende Funktion des öffentlichen Straßenraums hinterfragt und Fragen über die Nutzung des öffentlichen Raums aufwirft. Den Nutzen des öffentlichen Straßenraumes als Ort des Vorankommens von A nach B zu hinterfragen und ihn als Ort des Verweilens, des Treffens und Kommunizierens zu betrachten, erscheint heutzutage als abwegig. Andere Nutzungen, wie zum Beispiel die kurzzeitige Umfunktionierung dieses Raums durch ein Straßenfest, einen Protest oder die Nutzung von Gehwegen durch Cafés für Sitzgelegenheiten, müssen genehmigt werden und bestätigen somit als Ausnahme die Regel (Mitchell 2012: 165). Diese Kritik geht aber noch über die reine Nutzung öffentlichen Raums hinaus. So sieht Burton (2002: 21) *Critical Mass* als die positive Vision eines Idealzustandes und dadurch als das Aufzeigen der Fehler in der aktuell vorherrschenden Ordnung. In dieser Lesart wird deutlich, dass *Critical Mass* mehr ist als nur eine verkehrsbezogene Aktion und auch als generelle Systemkritik gedeutet werden kann. Dieser Interpretationsmöglichkeit schließen sich viele weitere Autoren an. So sieht auch Furness (2007: 304) die Bewegung als den Widerstand gegen eine dominante Ideologie, die sich im Stadtbild materialisiere. Er bleibt jedoch vage bei der Bestimmung dieser Ideologie.

Expliziter werden Shepard und Moore (2002: 196f.). Sie führen an, dass im Wandel hin zur neoliberalen Stadt der öffentliche Raum, wie auch dessen freie Nutzung einem radikalen Wandel unterworfen würde. Dieser Wandel liefe aber nicht unumstritten ab und rief auf der Gegenseite auch Reaktionen hervor. Politische und soziale Bewegung wie *Critical Mass*, können demnach als direkte Antwort auf diese Erosion öffentlichen Raums betrachtet werden. So sehen sie *Critical Mass* als eine Anfechtung des Status Quo und beziehen sich auf Rousseaus Gesellschaftsvertrag, nach dem der Einzelne die herrschenden Verhältnisse

herausfordern solle, wenn diese den Gesellschaftsvertrag nicht mehr hinreichend repräsentieren (ebd.: 201).

Ähnlich interpretiert Wilson (2002: 94f.) *Critical Mass* als eine Bewegung, die sich gegen eine zunehmende Kommodifizierung des Alltags richte und im Gegensatz dazu als eine Form der inklusiven und direkten Demokratie funktioniere. Durch diese direktdemokratische Selbstverwaltung kann die Bewegung auch als eine Herausforderung der aktuell vorherrschenden Form von Demokratie gesehen werden (Hernandez 2007: 142).

Auch Carlsson (2002b: 78) sieht die Bewegung als eine indirekte Antwort auf die zunehmende Liberalisierung und Marktorientierung des Städtischen und beschreibt *Critical Mass* als Gegenbewegung gegen eine auf Konsum ausgerichtete, kapitalistische, das Individuum entfremdende Gesellschaft, die es den Leuten ermögliche, wieder außerhalb von Marktlogiken schöpferisch tätig zu werden und Freiheit und Selbstbestimmtheit zurückzugewinnen. Weiterhin sieht er *Critical Mass* weniger als Protest, aber dennoch als Mittel zum politischen Wandel an. So enthalte das vorherrschende kapitalistische System dem Einzelnen grundlegende Entscheidungsmechanismen vor. *Critical Mass* ermögliche aber eine Vernetzung dieser Einzelpersonen und sei damit ein erster Schritt hin zu einem gesellschaftlichen Wandel. Aus dem Raum, der so geschaffen wird, können Gemeinschaften entstehen, die eine radikal andere Organisation des alltäglichen Lebens anstreben (Carlsson 2002c: 237f.).

2.3.3 Critical Mass als Protestform

Burton (2002: 21f.) wirft die Frage auf, ob es sich bei *Critical Mass* um eine Protestform handle, da sich die Teilnehmer deutlich in Forderungen und Handlungsmustern von Teilnehmern expliziter Protestbewegungen unterscheiden. Er kommt jedoch zu dem Schluss, dass *Critical Mass* durchaus als Protest funktioniere und eine unkonventionelle Protestform darstelle. Auch Carlsson (2002a: 5f.) sieht die Bewegung als eine unkonventionelle Protestform. Statt eines direkten Protests handle es sich um die Zelebrierung einer Alternative. Dies schaffe einen neuen sozialen und politischen Raum, der sich gängigen Herrschaftsstrukturen entziehe. Weiterhin führt Carlsson aus, dass *Critical Mass* eine hochpolitische Veranstaltung sei. Werde Politik nur als Wahlen und als die Regierungsentscheidungen aufgefasst, könne man zu der Ansicht kommen, *Critical Mass* sei apolitisch. Sehe man Politik hingegen als die tagtäglichen Entscheidungen an, die unser gesellschaftliches Zusammenleben bestimmen, dann erscheine die Bewegung als ein hoch politisiertes Ereignis: Durch das Fehlen hierarchischer Strukturen, Anführer oder einer verbindlichen Agenda stehe es jedermann offen, *Critical Mass* mit den eigenen Forderungen und Wünschen zu füllen und zu prägen. Dadurch entstünden neue Gemeinschaften und es entstehe ein Raum in dem politische Standpunkte artikuliert werden können, die ansonsten kein Gehör finden würden (ebd.: 238).

Somit bleibt festzuhalten, dass es sich bei der *Critical Mass* nicht um einen politischen Protest oder eine politische Forderung im klassischen Sinne handelt, sondern vielmehr um die temporäre Umsetzung einer Alternative und einer Vision der gewünschten Umstände. Auch wenn die Bewegung weniger einen direkten, zielgerichteten Protest darstellt, reiht sie sich als unkonventionelle Protestform in die Reihe neuer sozialer und politischer Bewegungen ein, die sich besonders dadurch auszeichnen, dass sie konventionelle Formen des Protestes vermeiden und Formen der direkten Aktion bevorzugen (Nicholls et al. 2013: 15f.), wie etwa die vielfältigen *Reclaim the Streets*-Aktionsformen.

2.3.4 Fazit

Critical Mass wird von der Mehrzahl der Autoren als eine Form der direkten Einwendung gesehen. Anstatt für einen Wandel zu protestieren, wird dieser Wandel direkt herbei geführt (Stender 2002: 89). Es handele sich somit um die temporäre Umsetzung einer Vision, anstatt des Protestes für diese Vision, so Kessel (2002: 108f.), der betont, dass *Critical Mass* nicht darauf ausgelegt sei, Leute zu überzeugen oder umzustimmen, sondern als aktive Aneignung und das Schaffen des gewünschten Zustandes betrachtet werden müsse.

Weiterhin wird die Bewegung in der Literatur nicht nur als Kritik der urbanen Verkehrsverhältnisse sondern auch als weitergehende Kritik an den politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen gesehen. So besitze *Critical Mass* nach Switzky (2002: 192) einen umgestaltenden Charakter und zeige auf, dass der Status Quo weder den Endpunkt der Entwicklung darstellt, noch dass diese Entwicklung unvermeidbar sei. Allerdings stellt die Bewegung den Status Quo dabei nicht direkt in Frage, sondern existiert parallel dazu als temporärer Gegenentwurf und zeigt dadurch Alternativen zu diesem auf (Stender 2002: 88; Klett 2002: 92).

Somit wird *Critical Mass* also eine politische Dimension zugeschrieben, die sich aber nicht in einer kollektiv artikulierten politischen Forderung ausdrückt, sondern sich im Ergebnis des kollektiven Handelns der Teilnehmer offenbart. Dadurch wird *Critical Mass* als eine unkonventionelle Form des politischen Protests gesehen.

2.4 Geographische Ebene

Was als lokale Bewegung in San Francisco begann, hat sich mit den Jahren zu einer weltweiten Bewegung mit globaler Wirkkraft entwickelt. Daher ist eine genauere Auseinandersetzung mit der geographischen Ebene von *Critical Mass* hilfreich, um die Bewegung zu charakterisieren.

Diese geographische Ebene ist nicht mehr eindeutig zuzuordnen, da die Bewegung mittlerweile sowohl lokale, regionale, nationale und globale Bedeutung hat und demnach ein ska-

lenübergreifendes Phänomen darstellt (Blickstein und Hanson 2001: 357). So schafft die Bewegung Strukturen, die lokale Aktionen ermöglichen, mittlerweile aber durch eine globale Vernetzung von Teilnehmern auch im größeren Maßstab Folgen hat und dadurch auf globaler Ebene neue Gemeinschaften erschafft (ebd.: 361).

Diese globale Verbreitung und Vernetzung der Bewegung wurde durch das Internet stark beschleunigt, was an dem starken globalen Wachstum der Bewegung seit den frühen 2000er Jahren deutlich wird. Das Internet ermöglichte erstmals einen einfachen und schnellen Austausch von Ideen und aktivistischen Modellen auf globaler Ebene (ebd.: 359).

Auf der Mikroebene bietet der öffentliche Straßenraum die Handlungsebene der Bewegung. Der Straßenraum nimmt bis zu 30% der Grundfläche einer Stadt ein und ist damit der mit Abstand größte und bedeutendste öffentliche Raum einer Stadt. Trotzdem wird er selten als solcher wahrgenommen und dient in seiner Monofunktionalität der möglichst effizienten Kanalisierung von stetig wachsenden motorisierten Verkehrsströmen (Switzky 2002: 189). Hieran schließt sich die Forderung an, dass der Straßenraum zu mehr als nur der Fortbewegung zwischen Start- und Zielpunkt eines Weges dienen, sondern zur Lebensqualität einer Stadt beitragen soll. Es handelt sich also um eine Forderung nach partizipativen öffentlichen Räumen, die gegen eine räumliche Homogenisierung gerichtet ist (Furness 2007: 303).

2.5 Fazit

Ausgehend von einer lokalen Initiative entwickelte sich eine Bewegung, die sich zunächst national und anschließend global ausbreitete und heute globale Wirkkraft besitzt. Überall auf der Welt haben sich Ableger gebildet und die Teilnehmerzahlen sind an vielen Orten stetig gewachsen.

Ein Schlüssel zum Erfolg der Bewegung wird im Fehlen einer zentralen Organisation oder hierarchischer Strukturen gesehen. So handelt es sich um eine Graswurzelbewegung mit anarchistischem Charakter, die von ihrer Selbstbestimmtheit und Autonomie lebt (Blickstein und Hanson 2001: 351). Das ermöglicht der Bewegung, sich immer den jeweils gegebenen lokalen Kontexten anzupassen. *Critical Mass* spiegelt dabei jedes Mal die heterogene Mischung an Teilnehmern wieder und stellt das Amalgam der vielseitigen Wünsche und Vorstellungen dieser dar (Klett 2002: 90). *Critical Mass* ist ferner eine Form der direkten Aktion und verkörpert damit den *do-it-yourself*-Aktionismus (Ferrell 2011: 95).

Eine einfache Einordnung der politischen Dimension der *Critical Mass* fällt schwer, da sich die Bewegung aufgrund ihrer Vielfältigkeit einer solchen Einordnung entzieht. Die Vielfalt an Interpretationen des politischen Gehalts der *Critical Mass* spiegelt aber nicht Unsicherheiten über Bedeutung und Zweck der Aktionen auf Seiten der Akteure wieder, sondern kann als

Ausdruck des selbstbestimmten Charakters der Bewegung gesehen werden (Furness 2013: 92f.). Dabei ermöglicht die Bewegung es den Teilnehmern, mit ihren heterogenen Forderungen und Intentionen in einen Diskurs zu treten, der innerhalb eines Raumes ohne vorgegebene Rollen oder Grenzen möglich ist. Dadurch fungiert *Critical Mass* als eine Art Sammelbecken, in dem die Teilnehmer ihre Theorien und Ideen in der Öffentlichkeit ausprobieren können, und erweist sich somit als eine Art Versuchslabor für Gruppendynamiken (Carlsson 2002a: 6; Klett 2002: 90). Indem Leute in Kontakt gebracht werden, die andernfalls eher unwahrscheinlich miteinander zu tun hätten, wird eine stärkere Solidarität innerhalb lokaler sozialer Bewegungen geschaffen. Die Bewegung stellt somit ein Werkzeug dar, um Fahrradfahrer zu organisieren und politisieren (Horton 2002: 64f.; Kessel 2002: 107).

Trotz großer symbolischer Wirkkraft wird *Critical Mass* in der akademischen Debatte aber als mehr gesehen als nur eine symbolische Aktion. So ist es die öffentliche Demonstration einer alternativen, urbanen Mobilität. Bei einer *Critical Mass*-Fahrt handelt es sich aber eben nicht nur um eine Demonstration, sondern um eine reale Alternative, die durch die Aktion temporär entsteht (Carlsson 2002b: 81f.). Dabei werden Teilnehmer von den konventionellen Zwängen des Handelns im öffentlichen Straßenraum befreit und erhalten die Möglichkeit, das volle Potential des öffentlichen Raumes zu entfalten (Switzky 2002: 189). Dabei offenbart sich die politische Dimension der Bewegung weniger in den Forderungen der einzelnen Teilnehmer, sondern vielmehr im Ergebnis ihres kollektiven Handelns.

Im Ergebnis wird *Critical Mass* als eine unkonventionelle Protestform gesehen, die neben einer Politisierung der urbanen Mobilität auch eine generelle Kritik am Status Quo darstellt. Dies stellt eine hochpolitische Sichtweise auf die *Critical Mass*-Bewegung dar, die sich nicht auf den ersten Blick im Handeln der Bewegung offenbart, sondern die auf einer abstrakteren und interpretatorischen Ebene entsteht. Inwieweit dies auf die Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung zutrifft, soll im Verlauf dieser Arbeit rekonstruiert und anhand einer Herleitung unter Bezugnahme auf den *Recht auf Stadt*-Begriff kritisch überprüft werden.

3. Critical Mass in Frankfurt

Im folgenden Kapitel soll eine genaue Beschreibung der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung erfolgen. Während im vorherigen Kapitel grundlegende Charakteristika der Bewegung anhand einer Literaturrecherche analysiert wurden, bezieht sich der folgende Abschnitt vor allem auf die Ergebnisse teilnehmender Beobachtungen während Fahrten der *Critical Mass* in Frankfurt im Zeitraum von Mai bis September 2015. Dabei handelte es sich um offene, teilnehmende Beobachtungen (siehe Bortz und Döring 2006: 266ff.). Diese wurden halbstandardisiert durchgeführt, mit der Zielsetzung, die Organisations- und Funktionsweisen sowie die Artikulation politischer Forderungen innerhalb der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung zu

ergründen. Im Anschluss an die Beobachtungen wurden die Erkenntnisse schriftlich festgehalten. Die teilnehmenden Beobachtungen konnten zwar einen großen Erkenntnisgewinn über die Funktions- und Wirkungsweisen der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung generieren, aber über die individuellen Motivationen der Teilnehmer nur einen eingeschränkten Erkenntnisgewinn vermitteln. Daher wurde während der beiden Fahrten im Juli 2015 eine empirische Untersuchung durchgeführt, um die Teilnahmegründe der Teilnehmer genauer zu untersuchen. Diese Untersuchung wird im Verlauf dieses Kapitels genauer dargestellt.

3.1 Die Critical Mass Bewegung in Frankfurt

Die erste *Critical Mass*-Veranstaltung fand in Frankfurt am Main am 26.06.1998 nach dem Vorbild der Bewegung in den USA mit etwa 20 Teilnehmern statt (Bartsch 1998). Anschließend fanden die Fahrten mit eher geringen Teilnehmerzahlen wöchentlich statt, bis die Bewegung Ende des Jahres 1999 vererbte. Im Jahr 2006 kam es zu einem Wiederaufleben und einem starken Wachstum der Bewegung in Frankfurt, sowie zu einer neuen Terminierung. Seit diesem Zeitpunkt findet die Bewegung das ganze Jahr über zweimal im Monat statt.

Die grundlegenden Mechanismen der Bewegung sind den im vorangehenden Kapitel beschriebenen Charakteristika der Urbewegung gleich. So gibt es weder Organisatoren noch Veranstalter und die Fahrten sind nicht angemeldet. Auf die Frage nach dem Grund für die Bewegung heißt es auf der Internetseite der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung lediglich: „Es gibt viele Beweggründe, so viele, dass dieser Platz nicht ausreichen würde“ und weiterhin „Die Masse lebt von allen“ (Critical Mass Frankfurt 2015). Der global genutzte Slogan der Bewegung „Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr!“ findet auch in der Frankfurter Bewegung in vielen Variationen Verwendung und lässt damit auf die grundsätzliche Forderung nach einer Gleichberechtigung im Straßenverkehr schließen. Eine Politisierung der Bewegung über das eigentliche Fahren hinaus wird innerhalb der Bewegung aber als kritisch betrachtet (Hartz 2015) und die Bewegung erscheint daher weniger explizit politisch als *Critical Mass*-Bewegungen in den USA. So gibt es in der Regel keine Fahrten zu bestimmten politischen Anlässen, wie dies zum in den USA der Fall ist. Dies liegt auch daran, dass der Bewegung in Deutschland ein anderes Selbstverständnis zugrunde liegt. Aufgrund eines deutlich höheren Anteils von Fahrradfahrern am Gesamtverkehr sowie einer höheren Akzeptanz dieser innerhalb der Gesellschaft sind *Critical Mass*-Fahrten in Deutschland deutlich akzeptierter als dies in den USA der Fall ist. Dadurch gibt sich die Bewegung weniger radikal in ihrem Auftreten und ihren Forderungen. Das liegt auch daran, dass sich die Fahrten in den USA grundsätzlich meistens im außergesetzlichen Raum bewegen, da während der Fahrten diverse Verkehrsgesetze gebrochen werden. In Deutschland hingegen kann sich

die Bewegung auf §27 der Straßenverkehrsordnung berufen. Laut diesem können mehr als 15 Fahrradfahrer einen geschlossenen Verband bilden. Das gibt einer Gruppe von Fahrradfahrern das Recht, zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn zu fahren, und sie sind von der Radwegbenutzungspflicht ausgenommen. Außerdem darf der gesamte Verband eine Ampelkreuzung auch bei rotem Ampelsignal passieren, sofern der erste Fahrer die Ampel bei Grün passiert hat (ADFC Frankfurt 2003). Somit ist während einer *Critical Mass*-Fahrt der Anspruch, ein gleichberechtigter Teil des Verkehrs zu sein, zumindest juristisch erfüllt.



Abb. 1: Critical Mass in Frankfurt am 07.06.2015 (Foto: S. Stratmann)

Fahrten finden in Frankfurt jeweils am ersten Sonntag des Monats, sowie am darauffolgenden Freitag immer zu den gleichen Zeiten statt (sonntags: 14 Uhr; freitags: 19 Uhr). Den Treffpunkt bietet der Frankfurter Opernplatz, wo sich die Teilnehmer sammeln und in der Regel nach 30-45 Minuten starten. Diese Zeit dient vorrangig dem sozialen Austausch innerhalb der Gruppe, die eine heterogene Mischung darstellt. So sind alle Altersklassen vertreten und es findet sich ein breiter Querschnitt aus allen Bevölkerungsschichten. Neben Fahrradliebhabern, die sich über die neusten Trends austauschen, Kurierfahrern und Radsportlern finden sich dort auch Familien mit Kindern, Studenten sowie ältere Teilnehmer zusammen. Diese Diversität lässt sich auch bei der Wahl der Zweiräder betrachten. So werden dort von schicken Rennrädern, über Fixies, Mountainbikes und Stadträder bis hin zu kuriosen Selbstbauten verschiedenste Fahrräder präsentiert, genauso findet sich aber auch eine Vielzahl an alten Hollandrädern. Generell herrscht eine hohe Kreativität bei den Teilnehmern. So

gehören neben ausgefallenen Fahrradeigenbauten auch Anhänger mit Soundsystemen zur üblichen Ausstattung.

Wer starten will, fängt in der Regel an, den Brunnen auf dem Opernplatz zu umrunden. Mehr und mehr wartende Teilnehmer nehmen daran unter lautem Klingeln teil, bis schließlich die „kritische Masse“ der *Critical Mass* erreicht ist und sich die gesamte Gruppe in Bewegung setzt. Da es keine vorgegebene Route gibt, bestimmen die jeweils an der Spitze fahrenden Teilnehmer den Weg. Diese Technik der Desorganisation funktioniert gut und erstmalige Teilnehmer können dadurch genauso viel Einfluss auf die Route nehmen, wie regelmäßige Teilnehmer. In der Regel kommt es nicht zu Konflikten über die zu fahrende Route. Die Fahrten mit einem moderaten Tempo von ca. 15 km/h dauern in der Regel etwa 4 Stunden und werden normalerweise von einer längeren Pause an einem Kiosk unterbrochen.



Abb. 2: Pause während der Critical Mass in Frankfurt am 07.06.2015 (Foto: S. Stratmann)

Während der Sommermonate finden sich pro Fahrt je nach Wetter 100-250 Teilnehmer zusammen, wodurch die Veranstaltung zu einem spürbaren Faktor im Straßenverkehr wird (siehe Abb. 1, S. 17). So nimmt die Veranstaltung in der Regel auch auf mehrspurigen Straßen die gesamte Fahrbahnbreite ein und erreicht eine Länge von mehreren hundert Metern, wodurch sich der nachkommende Verkehr hinter der Masse sowie an Kreuzungen staut. An Ampeln sowie an Kreuzungen wird durch die Praxis des *corking* der Zusammenhalt der Masse gewährleistet. Teilnehmer, die den Verkehr dort blockieren, agieren nicht nur für die Sicherheit der anderen Teilnehmer, sondern treten auch in den direkten Kontakt mit den an-

deren Verkehrsteilnehmern. Ihre Aufgabe ist es, deeskalierend zu vermitteln und den Autofahrern zu erklären, wieso diese nun die Masse passieren lassen müssen, obwohl sie Grün haben. Generell lässt sich sagen, dass eine hohe Grundakzeptanz für die Bewegung in Frankfurt herrscht. Auch wenn es Einzelfälle gibt, in denen motorisierte Verkehrsteilnehmer versuchen, die Masse zu durchbrechen oder zu überholen und auch negative Gefühlsäußerungen an der Tagesordnung sind, zeigt ein Großteil der Verkehrsteilnehmer Verständnis. Während es also im Interesse der Teilnehmer ist, ein positives Bild der Veranstaltung zu vermitteln und andere Verkehrsteilnehmer nicht direkt zu provozieren, ist eine Beeinträchtigung des Verkehrs durchaus das primäre Mittel der Bewegung, um auf sich aufmerksam zu machen. So gibt es die Praxis, die öfters angewandt wird, einen Kreisverkehr komplett zu füllen und durch mehrmaliges im Kreisfahren der Teilnehmer zu blockieren. Dadurch wird der komplette umliegende Verkehr für eine kurze Zeit lahmgelegt. Das ganze geschieht aber nicht mit einer provozierenden Grundhaltung, sondern wird von den Teilnehmern als großer Spaß inszeniert, mit viel Gelächter, Klingeln und freundlichem Winken für die wartenden Autofahrer.



Abb. 3: Critical Mass in Frankfurt am 07.06.2015 (Foto: D. Kutuzov)

Grundsätzlich kann die Stimmung während der Fahrten als ausgelassen beschrieben werden. So bringen diverse Teilnehmer meist im Eigenbau entstandene Musiksysteeme in Fahrradanhängern oder auf Lastenrädern mit, sodass eine musikalische Untermalung der Fahrt gegeben ist. Durch die große Gruppe und das geringe Tempo ist die Fahrt außerdem ein

sehr geselliger Ort, an dem die Teilnehmer untereinander ins Gespräch kommen können. Auch während der Sammelzeit vor Beginn der Fahrt und während der Pause wird der soziale Charakter der Bewegung deutlich (siehe Abb. 2, S. 18). Die Veranstaltung kommt weniger als Protest daher, sondern präsentiert sich als das Zelebrieren des Fahrradfahrens (siehe Abb. 3, S. 19). So wird auch versucht, außenstehenden Beobachtern durch Winken und Klingeln ein positives Bild der Bewegung zu vermitteln, und Fahrradfahrer, die die Gruppe passieren, werden zum Mitfahren animiert.

Die Organisation läuft vornehmlich über Mund-zu-Mund-Propaganda sowie das Internet ab. Die regelmäßigen Termine sind auf der inoffiziellen Internetpräsenz der Bewegung, sowie auf Facebook zu finden. In einer Facebook-Gruppe, die sich als Diskussionsforum der Bewegung gegründet hat, sind mittlerweile über 2000 Mitglieder und dort herrschen rege Diskussionen über alle im entferntesten Sinne fahrradrelevanten Themen (Facebook 2015).

Mittlerweile existiert in Frankfurt auch eine institutionalisierte Version der *Critical Mass*, die vom ADFC einmal jährlich veranstaltete *Bike-Night*. Diese basiert auf der Idee der *Critical Mass*, besitzt aber eine festgeplante Route, Polizeibegleitung und wird durch ca. 100 ehrenamtliche Ordner gesichert. Durch den Event-Charakter und die starke Organisation zieht die *Bike-Night* jährlich bis zu 3000 Teilnehmer an, eine Anzahl, die die Teilnehmerzahlen der *Critical Mass* in Frankfurt bei weitem übersteigt. Im Vergleich zu dieser institutionalisierten Version wird aber auch deutlich, worin der Reiz der *Critical Mass* liegt. So ist es gerade die absolute Autonomie und Selbstbestimmung, die bei der Teilnahme an einer *Critical Mass* ein Gefühl von Freiheit und Vergnügen erzeugt, dass sich sonst im öffentlichen Straßenraum nicht finden lässt. Im Vergleich hierzu ist die Stimmung bei dem vom ADFC organisierten Pendant weniger ausgelassen.

3.2 Empirische Untersuchung der Frankfurter Critical Mass

Nach dem die grundlegenden Organisationsstrukturen und Abläufe der *Critical Mass*-Bewegung in Frankfurt ausreichend dargestellt sind, soll im Rahmen der empirischen Untersuchung auf Ebene der individuellen Teilnehmer untersucht werden, welche Motivationen zur Teilnahme an *Critical Mass* beitragen. Dies soll einen wichtigen Beitrag leisten, um das politische Selbstverständnis der Teilnehmer und damit auch die politische Bedeutung der Bewegung genauer bestimmen zu können und um die Bewegung in den *Recht auf Stadt*-Kontext einordnen zu können.

3.2.1 Vorüberlegungen

Um fundierte empirische Informationen über die Teilnehmer der Bewegung in Frankfurt zu generieren, wurden Interviews als das geeignetste Untersuchungsmittel ausgewählt. Da es sich bei den Teilnehmern der Bewegung um eine heterogene Gruppe handelt, die eine Vielzahl an verschiedenen Forderungen vereint, ist ebenso anzunehmen, dass dies auch für eine große Heterogenität bezüglich der individuellen Motivation der Einzelnen spricht. Eine traditionelle Auswertung qualitativer Interviews, die am besten geeignet wäre, um die Motivationen zur Teilnahme auf individueller Ebene zu erforschen, würde aufgrund der geringen Fallzahl kein ausreichend repräsentatives Bild der Bewegung vermitteln. Aufgrund der Heterogenität innerhalb der Bewegung war die Zielsetzung, eine ausreichend große Gruppe an Teilnehmern zu befragen, um so ein möglichst umfassendes Wissen zu generieren. Gleichzeitig sollten diese Interviews den Befragten aber die Möglichkeit geben, ihre Motivationen präzise zu erläutern. Dies machte für die Interviews eine Methodenvielfalt erforderlich. Diese Überlegungen hatten zur Folge, dass zu einer Mischung aus quantitativen sowie qualitativen Methoden der Interviewführung und -auswertung gegriffen wurde.

Die Befragung wurde dabei als standardisiertes Kurzinterview mit offenen Fragen konzipiert, das persönlich geführt wurde. Die drei Fragen lauteten wie folgt:

1. Was sind die 3 wichtigsten Gründe, warum du bei *Critical Mass* mitfährst?
2. Wie oft bist du schon bei der *Critical Mass* mitgefahren?
3. Wie hast du zum ersten Mal von *Critical Mass* mitbekommen?

Der Hauptfokus lag auf der ersten Frage, anhand der ergründet werden sollte, welche Motivationen den Teilnehmern zugrunde liegen. Diese sollten hier möglichst frei reflektieren, was sie zum Teilnehmen an *Critical Mass* motiviert, aufgrund der offenen Fragestellung wurde allen Antwortmöglichkeiten Rechnung getragen. Die Antworten auf diese Fragen sollten dabei nicht nach ihrer Wichtigkeit sortiert genannt werden.

Anhand der zweiten Frage sollte sich analysieren lassen können, wie sich eine langfristige Teilnahme auf die Teilnahmegründe auswirkt. Die dritte Frage diente der näheren Feststellung der Verbreitung der *Critical Mass*-Bewegung. Neben diesen drei Hauptfragen wurden weiterhin die demographischen Merkmale Alter und Geschlecht aufgenommen.

Um eine Vergleichbarkeit der Interviews zu garantieren, wurden die Begleitumstände der Interviews möglichst standardisiert gehalten (Mayer 2009a: 101). Zu diesem Zwecke wurde der standardisierte Fragenkatalog jedes Mal in der gleichen Reihenfolge und derselben Formulierung gestellt. Durch diese Standardisierung und eine ausreichend große Fallzahl an Interviews wurde eine quantitative Nutzung der Daten möglich (Schnell 2012: 28ff.). Durch die Konzipierung der einzelnen Fragen als offene Fragen wurde den Befragten eine größt-

mögliche Antwortmöglichkeit gegeben, um damit der Vielfalt an Teilnahmemotivationen der Teilnehmer gerecht zu werden. Weiterhin wurde diese Technik genutzt, da vorgegebene Antwortmöglichkeiten das Antwortverhalten beeinflussen können (ebd.: 81). Bei Vorgabe von Antwortmöglichkeiten, die auf ein politisches Bewusstsein oder Engagement schließen lassen, wäre anzunehmen, dass dies den Befragten als sozial erwünschte Antwort erscheint und würde daher das Ergebnis der Befragung verfälschen (Bortz und Döring 2006: 238). Aus diesem Grund wurden auch Fragen der Teilnehmer nach der Forschungsfrage der Arbeit erst nach Abschluss der Interviews beantwortet.

3.2.2 Ablauf

Um eine ausreichend große Fallzahl zu garantieren, wurden die Interviews an zwei aufeinanderfolgenden *Critical Mass*-Veranstaltungen in Frankfurt durchgeführt. Die Befragungen fanden während der Fahrten am Sonntag, den 05.07.2015 sowie am Freitag, den 10.07.2015 statt. Bei der sonntäglichen Fahrt waren etwa 100 Teilnehmer anwesend. Diese etwas unterdurchschnittliche Teilnehmerzahl ist auf das Wetter zurückzuführen, da Fahrradfahren an diesem Tag bei wolkenlosem Himmel und etwa 38°C eine sehr schweißtreibende Angelegenheit war. Auch am darauffolgenden Freitag war das Wetter gut, bei 25°C aber deutlich kühler, sodass sich etwa 170 Teilnehmer zusammenfanden. Aus eigener Beobachtung ist festzustellen, dass beide Veranstaltungen in punkto Ablauf und Teilnehmerfeld als repräsentativ für die Frankfurter *Critical Mass*-Veranstaltungen angesehen werden können. Für die Befragungen wurden jeweils die Sammelphase vor der Fahrt am Opernplatz, sowie die obligatorische Trinkhallenpause genutzt. Dort wurde den Befragten zuerst die Eingangsfrage gestellt, ob sie Teilnehmer der *Critical Mass* seien, was bei einem Großteil auch der Fall war. Die Interviews wurden nach dem Einverständnis der Teilnehmer aufgezeichnet, um einen möglichst flüssigen Ablauf der Interviews und eine nachträgliche Auswertung möglich zu machen. Während der Interviews zeigte sich grundsätzlich eine angenehme Offenheit und Auskunftswilligkeit der Befragten. Diese wurden möglichst zufällig ausgewählt, um somit einen guten Querschnitt der Teilnehmer wieder zu spiegeln.

Aufgrund der geselligen Atmosphäre und des sozialen Austausches vor Ort ist zu beachten, dass es in den seltensten Fällen zu einer Interviewsituation kommen konnte, in denen Befragter und Interviewer sich ungestört und alleine befanden. In der Regel wurde eine Person aus einer Gruppe heraus interviewt, sodass Dritte anwesend waren und das Interview mitverfolgten. Die Anwesenheit Dritter bei Interviews kann zwar zu verzerrten Antworten führen, wenn es sich um sensible und private Fragen handelt (Diekmann 2013: 468). Da solche Fragen aber nicht gestellt wurden, es sich bei den anwesenden Dritten ebenfalls um Teilnehmer der *Critical Mass* handelte und diese somit als statusgleich zu betrachten waren, ist mit kei-

nen signifikanten Abweichungen im Antwortmuster durch die Anwesenheit weiterer Personen am Interview zu rechnen.

Weiterhin ist anzumerken, dass zwei Interviews auf Englisch geführt wurden, da die Befragten nicht über ausreichend Deutschkenntnisse verfügten.

3.2.3 Erzeugter Datensatz und Auswertung

Insgesamt wurden 46 Interviews mit einer durchschnittlichen Dauer von etwa 2 Minuten geführt, davon 21 am 05.07.2015 und 25 am 10.07.2015. Die 46 Interviewten waren zwischen 16 und 72 Jahren alt, der Durchschnitt lag bei einem Alter von 36 Jahren. 11 Befragte waren weiblich und 35 männlich, was einen grundsätzlichen Überhang männlicher Teilnehmer widerspiegelt. Unter Betrachtung der Teilnehmerzahlen wurden ca. 20 %, respektive 15 % der jeweiligen Teilnehmer befragt. Dies lässt auf eine ausreichend große Fallzahl schließen, um die Befragungen als repräsentativ anzusehen.

Bei der Auswertung der Interviews wurde auf die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse zurückgegriffen, bei der es sich um eine quantifizierende Methode zur Analyse qualitativer Daten handelt (Gläser und Laudel 2010: 197): Hierbei wird zuerst aus einer Analyse des vorhandenen Materials heraus ein Kategoriensystem gebildet. Dieses Kategoriensystem ist offen, es kann während der Analyse erweitert oder verändert und so bestmöglich an das vorhandene Material angepasst werden (ebd.: 199ff.). In einer anschließenden erneuten Analyse des Materials wird dieses nun den gebildeten Kategorien zugeordnet. Es werden also die Häufigkeiten des Auftretens der Kategorien quantifiziert. Diese Häufigkeiten sind dann der Gegenstand einer weiteren Analyse (ebd.: 198). In dieser Methode werden also qualitative und quantitative Analyseschritte miteinander verbunden.

Die Antworten auf die Frage nach den Teilnahmegründen, nach dem Erstkontakt mit der *Critical Mass* sowie das Geschlecht der Befragten wurden als qualitative und somit nominale Merkmale operationalisiert, während die Anzahl der Teilnahmen, sowie das Alter als quantitative Merkmale aufgenommen wurden.

Bei der Kategorisierung der Teilnahmegründe zeigte sich wie erwartet eine hohe Diversität an Antworten. Es kristallisierte sich nach genauerer Analyse jedoch eine Unterscheidung zwischen vier Kategorien heraus. Diese wurden anschließend wie folgt definiert: Geselligkeit, Spaß, politische Motivation sowie Fahrradfahren.

Unter dem Punkt *Geselligkeit* wurden Antworten zusammengefasst, wie „um Freunde zu treffen“, „um neue Leute kennenlernen“ oder „Zusammensein mit anderen fahrradaffinen Leuten“. Diese Antworten gleichen sich dadurch, dass der soziale Kontakt mit anderen Personen im Vordergrund steht.

Die Kategorie *Spaß* vereint Antworten wie: „Es macht mir Spaß“, „Es ist eine große Party auf der Straße“ oder „Eine angenehme Atmosphäre“. Hier ist das individuelle Empfinden der Veranstaltung als ausschlaggebend.

Die Kategorie *politische Motivation* fasst alle politisch motivierten Antworten zusammen, wie etwa: „der Fahrradverkehr muss stärker berücksichtigt werden“, „um zu zeigen, dass der Straßenverkehr nicht nur aus Autos besteht“ oder „um auf die Verkehrssituation von Fahrradfahrern aufmerksam machen.“ Unter dieser Kategorie wurden Antworten subsumiert, bei denen die Teilnahme primär dem Ausdruck politischer Sichtweisen oder Forderungen diene. Hierbei ist anzumerken, dass alle Antworten, die unter dieser Kategorie zusammengefasst wurden, sich explizit auf die verkehrspolitische Lage von Fahrradfahrern in Frankfurt bezogen.

Unter der Kategorie *Fahrradfahren* finden sich Antworten wie: „ich fahre gerne Fahrrad“, „Es ist toll, mal auf dem richtigen Asphalt zu fahren“, „Ich fahre gerne in einer großen Gruppe“. Kennzeichnend für diese Antworten war, dass die Lust am Fahrradfahren den ausschlaggebenden Grund darstellt.

Eine Darstellung und Interpretation der Ergebnisse dieser Befragung wird in Kapitel 5 (S.30ff.) dieser Arbeit stattfinden. Der erzeugte Datensatz findet sich im Anhang dieser Arbeit (S. 56).

4. Recht auf Stadt

Im folgenden Kapitel soll der *Recht auf Stadt*-Begriff genauer beleuchtet werden. Die Forderung nach *Recht auf Stadt* wurde erstmals im Jahre 1968 von dem französischen Soziologen Henri Lefebvre in seinem Buch *Le droit à la ville* artikuliert und in späteren Werken Lefebvres weiterentwickelt. Seit den 1990er Jahren kam es zu einer Wiederentdeckung des Slogans, sowohl in der wissenschaftlichen Debatte als auch in der Praxis. Mittlerweile konstituieren sich weltweit eine Vielzahl an neuen städtischen Protestbewegungen unter dem Slogan, die eigene Ansprüche an die städtische Entwicklung einfordern (Gebhardt und Holm 2011: 7).

Ausgehend von einer Betrachtung der ursprünglichen Postulierung soll zuerst die konzeptionelle Bedeutung der Forderung im Sinne der Werke von Henri Lefebvre untersucht werden, anschließend werden aktuelle akademische Sichtweisen auf das *Recht auf Stadt* vorgestellt und schließlich soll die Forderung nach *Recht auf Stadt* in der Praxis aktivistischer Protestbewegungen kurz beschrieben werden.

4.1 Die Konzeption des Begriffs nach Henri Lefebvre

Dieser Abschnitt soll Lefebvres Konzept von *Recht auf Stadt* anhand dessen historischer Entstehungsgeschichte und theoretischer Konzeption erarbeiten. Aufgrund der Komplexität der Werke Lefebvres, in dem das *Recht auf Stadt* einzuordnen ist, handelt es sich hier um eine stark verkürzte Darstellung.

Lefebvre formulierte diese Forderung vor dem Hintergrund der sozialen Probleme, die damals verstärkt in den Großstädten auftraten. Er sah diese „urbane Krise“ (Schmid 2005: 176f.) als Folge des umfassenden Prozesses der Urbanisierung, der die Städte zunehmend der industriellen Verwertungslogik unterwarf. Besonders Paris war zur Zeit Lefebvres stark von der „urbanen Krise“ betroffen. In den 1950er Jahren kam es im Großraum Paris aufgrund von industriellem Aufschwung, starkem Geburtenzuwachs und massiver Immigration aus peripheren Gebieten zu einer starken Bevölkerungszunahme und damit einhergehend zu einer enormen Urbanisierung (ebd.: 173). Der daraus resultierende Wohnungsnotstand führte zum Einsetzen staatlichen Wohnungsbaus in großem Maßstab und damit zu einer grundlegenden urbanen Transformation. Der staatliche Wohnungsbau war durch eine marktwirtschaftliche Ausrichtung geprägt mit der Zielsetzung, die Schaffung von möglichst viel Wohnraum in möglichst kurzer Zeit und zu geringsten Kosten zu ermöglichen. Das Resultat dieses „rationalen“ Städtebaus war eine tiefgreifende Restrukturierung der Innenstädte sowie der Randgebiete, an denen die massenhafte Errichtung von einheitlich konzipierten und standardisierten Wohneinheiten mit jeweils Tausenden von Wohnungen stattfand (ebd.: 174). Dies führte zu einer zunehmenden sozioökonomischen Segregation und zu damit einhergehenden Entfremdungserscheinungen der Bewohner dieser neuen *Banlieus*. Durch den Massenwohnungsbau konnte zwar die Wohnungsknappheit bedient werden, dies geschah nach Lefebvre jedoch auf Kosten urbaner Qualitäten, wie dem Verlust von Zentralität (Ertelt 2012: 6). Diese urbane Transformation führte zu einer grundlegenden Modernisierung der Alltagswelt, die sich laut Lefebvre in einer Homogenisierung der Lebensverhältnisse und einer Konditionierung und Kolonialisierung des Alltagslebens ausdrückte (Schmid 2011: 26), welches zunehmend den Verwertungsinteressen der fordistischen Stadt unterworfen wurde.

So sah Lefebvre die Städte einem stetigen Wandel hin zur Ware und zum Konsumgut unterworfen, wodurch sie einerseits zu Orten des Konsums wurden, andererseits aber auch durch eine Konsumtion des Ortes geprägt wurden (Mullis 2014: 55). Diesen Wandel beschrieb Lefebvre anhand der Marx'schen Begrifflichkeiten von Gebrauchs- und Tauschwert. So sah Lefebvre die Stadt in ihrer historischen Form als ein Gesamtwerk, das sich über den Gebrauchswert, also das Potential, Bedürfnisse zu befriedigen, definiere (ebd.: 52f.). Im Zuge der Industrialisierung hingegen wandelten sich Städte zunehmend zu kommodifizierten Orten des Tauschwertes, in denen der gesamte urbane Raum der Verwertbarkeit unterworfen wur-

de (Schmid 2011: 43). Somit würden die sozialen Beziehungen, die historisch mit der Stadt verbunden gewesen seien, so nicht mehr gelebt. Die Bewohner dieser industriellen Städte seien politisch passiv und eher als Konsumenten denn als Bürger zu sehen (Purcell 2015: 31). Die Gesamtheit dieser Entwicklung fasst Lefebvre als die „vollständige Verstädterung der Gesellschaft“ zusammen (Mullis 2013: 58).

Dem Kontext dieser neuen urbanen Realität stellte Lefebvre 1968 erstmals seine Forderung nach *Recht auf Stadt* entgegen. Dieses Konzept entwickelte er stetig weiter und arbeitete es anschließend in weiteren Werken aus, sodass es sich um einen komplexen Begriff handelt.

Das *Recht auf Stadt* stellte Lefebvre als das gesamtgesellschaftliche Anrecht auf die urbanen Qualitäten einer Stadt und als die kollektive Wiederaneignung des städtischen Raumes dar. So beinhaltet die Forderung das Recht auf Zentralität und das Recht auf Differenz (Gebhardt und Holm 2011: 8). Unter dem Recht auf Zentralität verstand Lefebvre den freien Zugang zu den Orten gesellschaftlichen Reichtums, der städtischen Infrastruktur und den Orten des Wissens. Städte als Zentren zeichnen sich durch eine Akkumulation von Menschen, Produkten, Wissen und Kapital aus. Das Recht auf Zentralität bedeutet also das Recht auf die Teilhabe an den Vorzügen dieser akkumulierten Güter (Schmid 2005: 177f.). Das Recht auf Differenz verstand Lefebvre als das Recht auf die Stadt als einen Ort des Zusammentreffens, des sich Erkennens, des Anerkennens und der Auseinandersetzung innerhalb einer heterogenen Bevölkerung und somit als ein Recht auf Individualität. Dabei beschränkt sich dieses Recht nicht auf die bloße Nutzung konkreter städtischer Räume, sondern schließt auch eine Teilhabe an politischen Debatten und Prozessen der Stadtteilentwicklung mit ein (Gebhardt und Holm 2011: 8). Es ist damit auch ein Recht auf Mitbestimmung. Lefebvre sah das *Recht auf Stadt* aber als mehr, als nur das Anrecht auf eine Veränderung der Stadt, sondern als ein Recht auf eine kollektive Wiederaneignung des städtischen Raums. Dies sollte zu einem veränderten städtischen Leben führen, dass am Gebrauchs- statt am Tauschwert der Stadt orientiert sein soll und als Anrecht auf die schöpferischen Überschüsse des Urbanen zu sehen ist (ebd.: 8f.).

Dieses Recht verstand Lefebvre dabei nicht als ein juristisches Recht, sondern eher als eine grundsätzliche Forderung. Diese stehe all jenen Gruppen zu, die unter dem reglementierten städtischen Alltag leiden oder in einer sonstigen Weise marginalisiert würden (Mullis 2014: 69f.).

4.2 Aktuelle Sichtweisen auf das Recht auf Stadt

Zu einem neu erwachten Interesse an Lefebvres Forderung nach *Recht auf Stadt* kam es im Zuge einiger Neuübersetzungen der Werke Lefebvres ins Englische. In Folge dessen kam es zu einer Vielzahl an sowohl englisch- als auch deutschsprachigen Publikationen, die das

Recht auf Stadt behandelten. Dies führte dazu, dass Lefebvres These mittlerweile fest in der kritischen Stadtforschung verankert ist und weitergedacht wird (Gebhardt und Holm 2011: 9). Eine Auseinandersetzung mit aktuellen Interpretationen ist hilfreich, da sich der Hintergrund, vor dem Lefebvre das *Recht auf Stadt* in den 1960er Jahren formulierte, gewandelt hat. Aktuelle Sichtweisen können dieses Recht neu verorten und damit für die aktuellen Auseinandersetzungen, die sich in den Städten abspielen, nutzbar machen. Im Folgenden sollen in einer kurzen Darstellung die Interpretationen von David Harvey, Margit Meyer sowie Dirk Gebhardt und Andrej Holm dargestellt werden.

Harvey sieht das *Recht auf Stadt* als ein Menschenrecht und beschreibt es - wie auch Lefebvre - als mehr, als nur das Recht auf den individuellen oder gemeinschaftlichen Zugriff auf die Ressourcen, welche die Stadt verkörpern. Vielmehr geht es in diesem Zusammenhang um das Recht, die Stadt nach den eigenen Wünschen zu verändern und neu zu erfinden. Dabei handelt es sich um ein kollektives Recht, da die Neuerfindung der Stadt von der Ausübung einer kollektiven Macht über die Urbanisierungseffekte abhängt (Harvey 2014: 28). In dieser Hinsicht ist das *Recht auf Stadt* bei Harvey eingebettet in eine Analyse des Städtischen innerhalb der kapitalistischen Vergesellschaftung. Im Streben nach Profit und einer produktiven Reinvestition des Mehrwertes spiele die Urbanisierung eine entscheidende Rolle. In den Bauprojekten der Städte finde das Kapital eine vermeintlich sichere und langfristige Anlage und absorbiere so die Kapitalüberschüsse (ebd.: 24). Das *Recht auf Stadt* gründet sich nun darauf, dass die Verteilung der durch die Urbanisierung entstandenen Überschüsse einer demokratischen Kontrolle obliegen sollen (ebd.: 59).

Wie auch Harvey, sieht Margit Meyer das *Recht auf Stadt* im breiteren Kontext des Kampfes gegen die kapitalistischen Strukturen an sich, und interpretiert es als ein Recht auf Umverteilung, das aber nicht allen zustehe, sondern nur von jenen in Anspruch genommen werden könne, die sich dieses Rechts beraubt sehen und seiner bedürfen (Mullis 2013: 64). Sie stellt dabei eine direkte Verbindung zu den dominierenden neoliberalen Praktiken und den aufkommenden *Recht auf Stadt*-Bewegungen her. Der Hintergrund, aus dem das *Recht auf Stadt* erwächst ist somit nicht die fordistische Stadt, wie es bei Lefebvre der Fall war, sondern die neoliberale Stadt. Durch neue Produktionsweisen werden auf städtischer Ebene auch neue Ausschlüsse marginalisierter Gruppen produziert (Mayer 2011: 54f.).

Es bleibt festzuhalten, dass der Begriff des *Rechts auf Stadt* in der Wissenschaft kein eindeutig definierter Begriff ist. Verschiedenste Autoren beziehen sich in ihren Auslegungen zwar meistens auf Lefebvres Ausgangsidee, unterscheiden sich in ihren Interpretationen und Aktualisierungen aber untereinander. Hilfreich ist deswegen eine weitere Differenzierung des Begriffes, wie sie von Gebhardt und Holm vorgenommen wurde (2011). Sie unterscheiden bei dem *Recht auf Stadt* vier verschiedene Grundperspektiven, die jeweils unterschiedliche

Aspekte von *Recht auf Stadt* ausdrücken und in ihren Inhalten über Lefebvres ursprüngliche Forderung hinausgehen (Gebhardt und Holm 2011: 13ff.). Dabei schließen sich diese Perspektiven nicht gegenseitig aus, sondern können fließend ineinander übergehen und sich ergänzen. Diese Unterscheidung kann es auch leichter ermöglichen, die *Critical Mass*-Bewegung in dem komplexen Geflecht von *Recht auf Stadt* zu positionieren.

So kann das *Recht auf Stadt* nach Gebhardt und Holm erstens als ganzheitliche Perspektive gesehen werden. Diese Perspektive ist am engsten mit Lefebvres ursprünglicher Forderung verbunden und versteht *Recht auf Stadt* als einen analytischen Blick auf die Stadt und die in ihr stattfindenden Prozesse. Die Stadt wird dabei als ein Netz von mehrdimensionalen Prozessen und Verhältnissen definiert und als Produkt materieller, symbolischer und sozialer Prozesse verstanden. Städte sind nicht nur die Orte, an denen diese Prozesse stattfinden, sondern auch Motoren dieser Entwicklung und dadurch Orte symbolischer Repräsentation (ebd.: 14f.). Diese Perspektive eignet sich besonders für die wissenschaftliche Analyse.

Die zweite von Gebhardt und Holm identifizierte Perspektive auf *Recht auf Stadt* ist die als gegenhegemoniales Projekt. Hier ist die Forderung als eine Metapher für die Forderung nach einer grundsätzlich anderen Stadt und Gesellschaft zu verstehen. Dieser Bezug lässt sich als eine utopische Vision der Stadtentwicklung verstehen, die neoliberale Marktlogiken und gängige Muster der Legitimierung staatlichen Handelns herausfordert und somit bestehende Machtverhältnisse in Frage stellt (ebd.: 15f.).

Der dritten Interpretationsmöglichkeit zufolge wird *Recht auf Stadt* als reformpolitischer Forderungskatalog verstanden. Nach dieser Sichtweise wird die Forderung nach *Recht auf Stadt* benutzt, um eine Reihe von pragmatischen, reformpolitischen Forderungen durchzusetzen. Mit Bezug auf Lefebvres Konzept von *Recht auf Stadt* werden hier besonders das Recht auf Zentralität, das Recht auf Differenz und das Recht auf Mitbestimmung eingefordert. Hier wird das *Recht auf Stadt* zu einem Recht auf Teilhabe und Mitgestaltung. Zum einen wird durch internationale Organisationen eine formal-juristische Institutionalisierung eines *Rechts auf Stadt* vorangetrieben. Zum anderen spiegelt sich dies aber durch Aktionen wie Besetzungen und Protesten durch soziale Bewegung, in einer faktischen Durchsetzung konkreter Forderungen wider (ebd.: 17). Diese Konzeption unterscheidet sich von der zweiten Perspektive in der Radikalität ihrer Forderungen. Während sich die zweite Perspektive gegen bestehende Machtverhältnisse wendet und so einen durchaus revolutionären Charakter hat, geht es in der dritten Perspektive nur um das Durchsetzen spezieller Forderungen und nicht um eine grundlegende Veränderung gesellschaftlicher Verhältnisse.

Nach der vierten Interpretationsmöglichkeit kann *Recht auf Stadt* auch als Organisationsansatz gesehen werden. Hier fungiert der Begriff als ein Sammelbegriff für eine Vielzahl verschiedener sozialer städtischer Bewegungen. Ausgehend von Lefebvres Forderung nach

dem Recht auf Differenz werden diese Bewegungen durch ein kollektives Gefühl der Ausschließung von gesellschaftlichen Prozessen charakterisiert, wodurch sich eine kollektive Artikulation marginalisierter Gruppen nach Teilhabe ergibt. Es handelt sich also um einen Ansatz, der unter der Forderung nach *Recht auf Stadt* eine Vielzahl marginalisierter Gruppen vereint, und somit eine politische Praxis schafft, die dazu beiträgt, dass verschiedenste Initiativen sich untereinander organisieren und mobilisieren (ebd.: 19f.).

4.3 Recht auf Stadt in der Praxis

Seit dem der Slogan von *Recht auf Stadt* in der akademischen Debatte Wiedereinkehr gehalten hat, haben sich auch weltweit eine Vielzahl an Bewegungen und Initiativen explizit auf diese Forderung bezogen.

Mayer sieht *Recht auf Stadt*-Initiativen im globalen Süden und im globalen Norden aber mit unterschiedlichen Alltagsrealitäten konfrontiert, woraus sich unterschiedliche Zielsetzungen und Methoden bilden würden (Mayer 2011: 70f.). Da sich der Protest im globalen Süden meist gegen die grundlegenden Probleme der Armut und Unterdrückung richtet, sehen diese Initiativen das Handeln von Initiativen aus dem globalen Norden als zu sehr „intellektuell“ und als wenig zielführend an. Dies lässt auf eine grundlegende Differenz zwischen den kurzfristig und unmittelbar notwendigen Bedürfnissen der Menschen im globalen Süden sowie den eher abstrakteren und langfristigen Utopien der Menschen im globalen Norden schließen (Ertelt 2012: 13). So äußern sich Kämpfe für ein *Recht auf Stadt* im globalen Norden primär durch die Verteidigung städtischer Räume, deren Nutzung durch neoliberale Praktiken in Frage gestellt oder eingeschränkt wird.

Auch internationale NGOs haben das *Recht auf Stadt* als politische Forderung entdeckt und arbeiten an einer Formalisierung dieses Rechts. So hat die Habitat International Coalition, ein Zusammenschluss zahlreicher NGOs, eine Charta für das *Recht auf Stadt* entwickelt. Diese wurde auch von den UN-Organisationen UN-Habitat sowie UNESCO unterstützt, welche ebenfalls ein *Recht auf Stadt* deklarieren (Mayer 2009b: 368).

In Deutschland bildeten sich seit 2008 eine Vielzahl von lokalen Bündnissen und Netzwerken unter dem Slogan. Zu den bekanntesten gehört das Hamburger *Recht auf Stadt*-Netzwerk, unter dem sich viele lokale Initiativen und Bewegungen zusammenfanden, um eine neue Stadtentwicklung zu fordern. Auch in Berlin und Frankfurt bildeten sich ähnliche Netzwerke. Viele dieser Netzwerke stellen sich in ihren Forderungen nach *Recht auf Stadt* gegen Mietsteigerungen und Zwangsräumungen (Mullis 2014: 14f.) und haben meist das Thema Wohnen im Fokus. Bemerkenswert ist weiterhin, dass es in Deutschland zwischen der akademischen Debatte um *Recht auf Stadt* und den aktivistischen Aktivitäten große Überschneidungen sowohl bei den Teilnehmer wie bei den Bezügen gibt (Gebhardt und Holm 2011: 11).

5. Die Frankfurter Critical Mass-Bewegung im Recht auf Stadt-Kontext

Nun soll auf Grundlage der im bisherigen Verlauf dieser Arbeit gesammelten Erkenntnisse die Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung in den *Recht auf Stadt*-Kontext eingeordnet werden. Dabei steht die Frage im Vordergrund, ob sich das *Recht auf Stadt* in der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung manifestiert und inwiefern sich dadurch die politische Dimension der Bewegung erschließen lässt. Anhand der Ergebnisse der empirischen Untersuchung und der teilnehmenden Beobachtungen soll daher untersucht werden, inwieweit es sich bei *Critical Mass* um eine Forderung dieses Rechts handelt. Daran anschließend soll unter weiterer Zuhilfenahme des Konzeptes der temporären autonomen Zone erörtert werden, inwieweit es sich bei *Critical Mass* um eine praktische Umsetzung der Forderung nach *Recht auf Stadt* handelt. Abschließend soll die Bewegung im Kontext von Lefebvres ursprünglicher Postulierung nach *Recht auf Stadt*, sowie in den aktuellen akademischen Sichtweisen auf dieses positioniert werden.

5.1 Critical Mass als Forderung nach Recht auf Stadt

Aktuelle Initiativen, die mit dem *Recht auf Stadt* in Verbindung gebracht werden, beziehen sich meist explizit auf diese Forderung. So gab es in den letzten Jahren wohl kaum eine städtische Protestbewegung, die nicht auf diese Parole zurückgriff (Gebhardt und Holm 2011: 7). Nachfolgend soll unter Bezug auf die Ergebnisse der empirischen Untersuchung der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung untersucht werden, inwieweit sich die Bewegung explizit auf das *Recht auf Stadt* bezieht und dieses Recht direkt oder implizit einfordert.

Wie schon erläutert, besitzt die Bewegung keine offizielle Agenda und daher auch keine direkte Forderung, unter der die Teilnehmer zusammenkommen. Der inoffizielle aber global genutzte Slogan mit der Forderung, ein gleichberechtigter Teil des Verkehrs zu sein, findet aber in verschiedenen Variationen Verwendung (siehe z.B. einen Aufkleber der Bewegung mit dem Titel „We are Traffic“ als Abbildung auf der Titelseite dieser Arbeit). Diese Forderung nach einer gleichberechtigten Stellung im Straßenverkehr ist als Anspruch auf das Anrecht auf die urbanen Qualitäten einer Stadt zu sehen und damit als die Forderung nach *Recht auf Stadt* im Sinne Lefebvres zu behandeln. Da sich die Bewegung aber nicht als eine Demonstration begreift und auch nicht als solche auftritt, fehlen auch die gängigen „Demonstrationswerkzeuge“ wie etwa Plakate, Banner oder der Einsatz von Megaphonen. Daher könnte *Critical Mass* zwar als Forderung nach *Recht auf Stadt* gedeutet werden, aber nur in einem sehr begrenzten Rahmen, da diese Forderung wenig explizit artikuliert wird. Weiterhin handelt es sich hierbei eben nur um ein inoffizielles Motto der Bewegung und die Annahme, dass alle Teilnehmer ihre Teilnahme mit dieser Forderung begründen, würde verkürzt und ungeprüft verallgemeinernd wirken.

Daher muss eine etwaige Bezugnahme auf das *Recht auf Stadt* eher in den individuellen Forderungen der Teilnehmer gesucht werden. Dazu sollen die quantitativen Ergebnisse der Befragung analysiert werden. Hierbei stehen die Antworten auf die Frage nach den wichtigsten Teilnahmegründen im Vordergrund. Im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse wurden die Antworten hierzu in die folgenden Kategorien gruppiert: *Geselligkeit*, *Spaß*, *politische Motivation* und *Fahrradfahren* (siehe S. 23f.). Zuerst sei anzumerken, dass sich kein Befragter explizit auf die Forderung nach *Recht auf Stadt* bezog. Eine direkte Forderung ist somit also nicht gegeben. Das bedeutet aber nicht, dass die Bewegung grundsätzlich nicht als Forderung eines *Rechts auf Stadt* gesehen werden kann. Vielmehr ist nun zu erarbeiten, inwieweit eine indirekte Bezugnahme auf das *Recht auf Stadt* vorliegt, welche sich zu einem gewissen Maße auch in dem inoffiziellen Slogan der Bewegung finden lässt. Dies wäre dann der Fall, wenn sich aus den Antworten der Befragten ableiten ließe, dass sie ihre Teilnahme mit der Forderung nach bestimmten Rechten begründen, von denen sie annehmen, dass diese ihnen im urbanen Raum nicht gewährt werden.

Wie bereits erwähnt waren alle Antworten, die unter der Kategorie *politische Motivation* subsumiert wurden, dadurch gekennzeichnet, dass sie eine Verbesserung der verkehrspolitischen Lage von Fahrradfahrern in Frankfurt forderten. Dies ist als eine indirekte Forderung nach *Recht auf Stadt* im Sinne von Lefebvres Forderung nach einem Anrecht auf die gleichberechtigte Nutzung urbaner Qualitäten zu sehen. Nachfolgend sollen daher die Ergebnisse der Befragung nach den Teilnahmegründen auf politisch motivierte Antworten untersucht werden. Dazu wird der Datensatz der empirischen Untersuchung genauer untersucht und die Analysen anhand von Diagrammen visualisiert. Der gesamte Datensatz, sowie weitere Diagramme finden sich im Anhang dieser Arbeit (S. 56ff.).

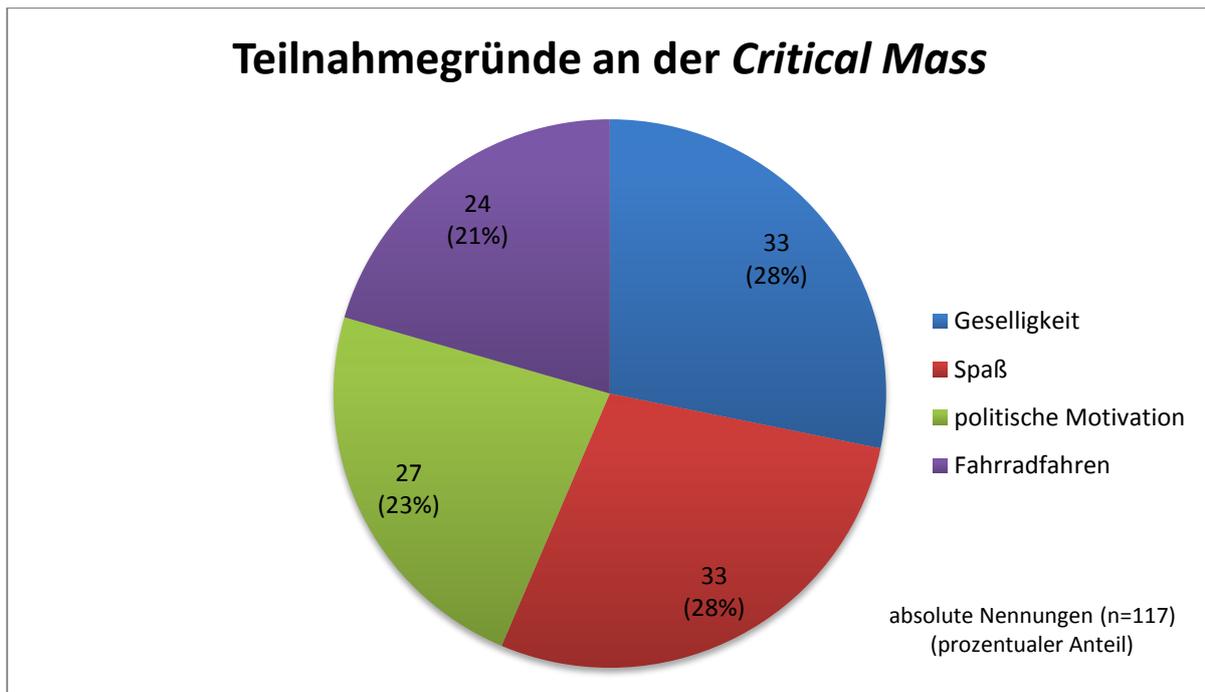


Abb. 4: Teilnahmegründe Frankfurter Critical Mass Teilnehmer

Wirft man einen Blick auf die Verteilung der Antworten, so fällt auf, dass bei der Nennung der Teilnahmegründe nur 23% der Antworten politisch motiviert waren. Überwiegend wurden die genannten Teilnahmegründe den Kategorien *Spaß*, sowie *Geselligkeit* zugeordnet. Die am seltensten vertretene Kategorie stellt *Fahrradfahren* dar. Grundsätzlich lässt sich aber eine sehr ausgewogene Verteilung auf die vier Kategorien beobachten. Die Unterschiede zwischen den beiden Befragungen sind nur minimal³ und daher zu vernachlässigen. Die Analyse stützt sich somit ausschließlich auf den gesamten Datensatz aus beiden Befragungen.

Es ist wichtig zu beachten, dass jeder Befragte drei Gründe nennen konnte, und es dabei im Rahmen der nachträglichen Kategorisierung auch zu Mehrfachnennungen innerhalb der einzelnen Kategorien bei einem einzigen Befragten kommen konnte. Daher ist es außerdem von Interesse zu ermitteln, welcher Anteil der Befragten unter den drei genannten Teilnahmegründen überhaupt politisch motivierte Gründe nannte. Dies kann genauere Erkenntnisse darüber geben, welcher Anteil der Teilnehmer von *Critical Mass* politische Gründe als ausschlaggebend für seine Teilnahme erachtet und damit in der Teilnahme eine implizite Forderung nach *Recht auf Stadt* ausdrückt. Dies wird in Abbildung 5 verdeutlicht.

³ Siehe Anhang: Abb. 9-10, S. 57.

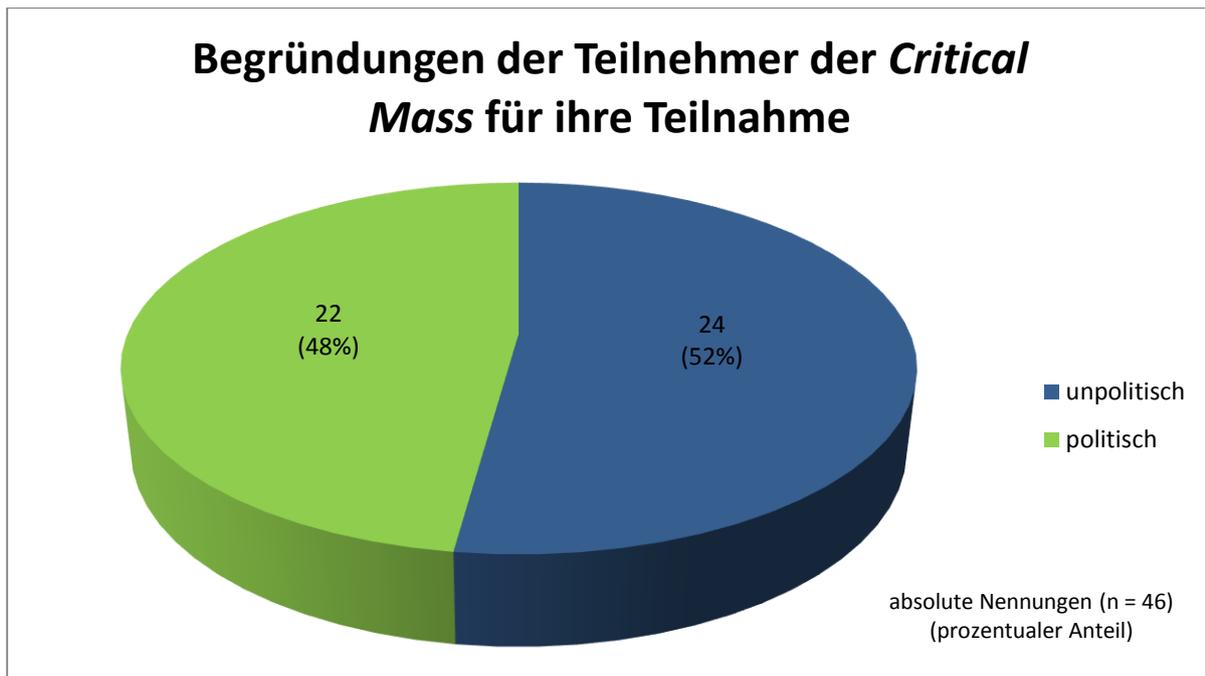


Abb. 5: Anteil politisch motivierter Teilnehmer

Anhand dieser Darstellung wird deutlich, dass sich eine fast gleiche Aufteilung ergibt zwischen Teilnehmern, die politisch motivierte Gründe als ausschlaggebend für ihre Teilnahme an der *Critical Mass* erachten, und solchen die keine politischen Gründe nennen. Hierbei ist noch einmal zu betonen, dass bei der Befragung nach den drei wichtigsten Teilnahmegründen gefragt wurde, und dass daher auch Personen, die bei der Nennung keine politischen Gründe vorbrachten, ein politisches Bewusstsein für die Veranstaltung haben können, welches dann aber zweitrangig für deren Teilnahme ist. Bezogen auf die Ausgangsfrage lässt sich also feststellen, dass fast die Hälfte der Teilnehmer mit starken politischen Intentionen an *Critical Mass* teilnahmen. Bei der Analyse der Nennung politischer Teilnahmegründe wurde auch ersichtlich, dass sich deutliche Unterschiede unter Berücksichtigung der Teilnahmehäufigkeit der Befragten ergaben. Darauf soll nun näher eingegangen werden.

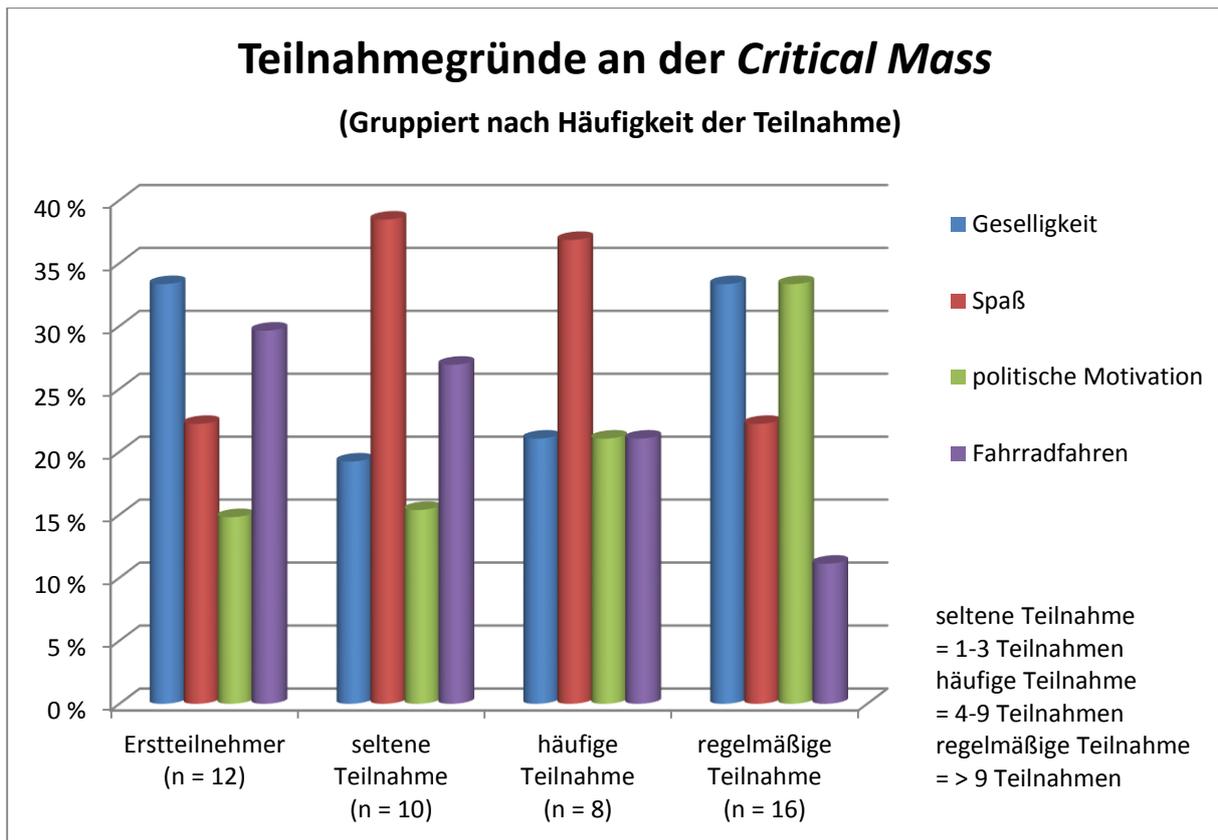


Abb. 6: Teilnahmegründe nach Häufigkeit der Teilnahme

Betrachten wir nun die Häufigkeiten der Nennungen sortiert nach der Häufigkeit der Teilnahmen der einzelnen Teilnehmer, so lässt sich bezüglich der Nennung politischer Teilnahmegründe die Tendenz feststellen, dass diese steigt, je öfter bzw. länger die Befragten bei der *Critical Mass* mitfahren. So sind politische Teilnahmegründe bei Erstteilnehmern mit unter 15% nur halb so häufig wie bei regelmäßigen Teilnehmern und stellen die am seltensten ermittelte Kategorie dar. Dies lässt darauf schließen, dass die Befragten weniger durch politische Überzeugungen zur Teilnahme motiviert waren, sondern dass eine Politisierung eher im Rahmen der Teilnahme der *Critical Mass* erfolgt. So nannten regelmäßige Teilnehmer politische Gründe als häufigsten Grund. Weiterhin nannten über 80% der regelmäßigen Teilnehmer mindestens einen politischen Grund bei der Auflistung ihrer ausschlaggebenden Teilnahmegründe⁴. Das zeigt, dass der Anteil politisch motivierter Teilnehmer unter den regelmäßigen Teilnehmern deutlich höher ist. Dies belegt die Aussagen, wonach *Critical Mass* eine politisierende Wirkung besitzt und zwar nicht nur in dem Maße, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel in den politischen Fokus gerät, sondern auch auf Ebene der Teilnehmer, die durch ihre Teilnahme an der *Critical Mass* ein politisches Bewusstsein entwickeln und dieses mit der Bewegung verbinden.

⁴ Siehe Anhang: Abb. 11, S. 58.

Der starke Zuwachs an politischen Motivationen regelmäßiger Teilnehmer könnte auch so gedeutet werden, dass es eben diese politische Motivation ist, die zu einer regelmäßigen Teilnahme führt, was der These einer Politisierung widersprechen würde. Um dies genauer zu untersuchen hilft ein Blick auf die Verteilung der Teilnahmegründe bei den regelmäßigen Teilnehmern:

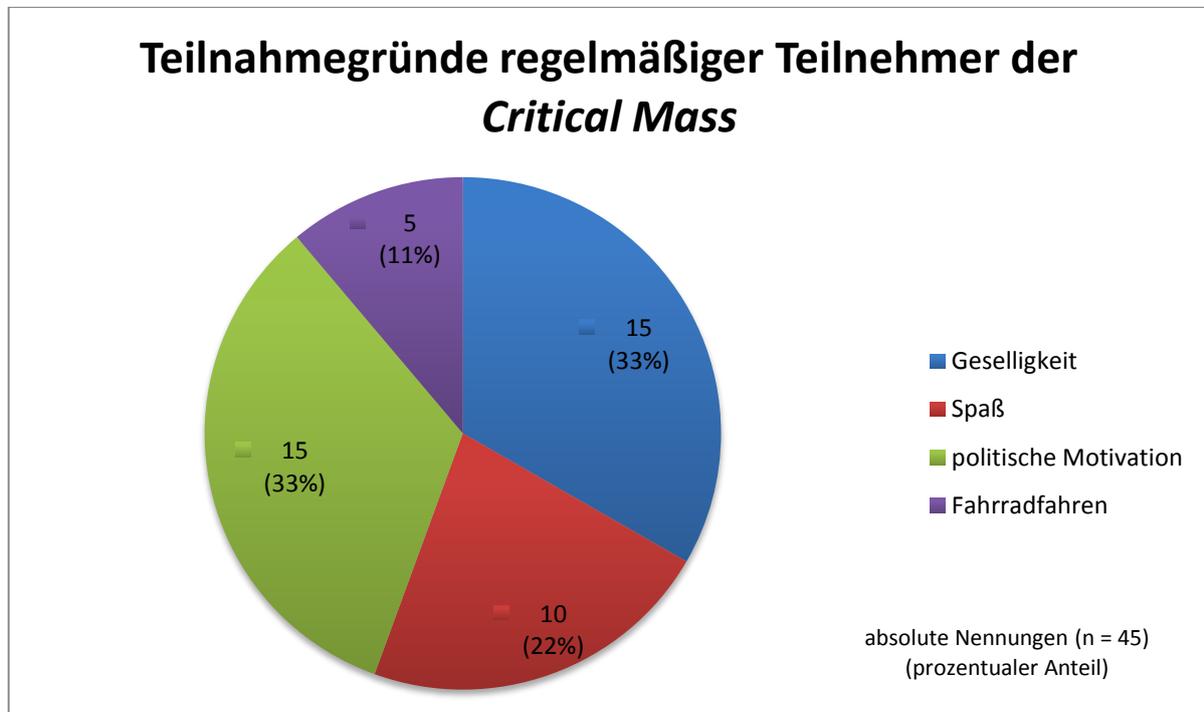


Abb. 7: Teilnahmegründe regelmäßiger Teilnehmer

Hier wird ersichtlich, dass politische Gründe bei regelmäßigen Teilnehmern im Vergleich zu allen Befragten eine größere Rolle spielen. Dennoch entfällt nur ein Drittel der Nennungen auf politische Gründe und der soziale Faktor wird gleichhäufig genannt. Auch der Faktor *Spaß* spielt weiterhin eine Rolle. Dies zeigt, dass politische Motivationen bei den regelmäßigen Teilnehmern nicht im Vordergrund stehen. Auch für diese sind *Geselligkeit* und *Spaß* weiterhin ausschlaggebende Faktoren.

Diese Erkenntnisse lassen sich auch durch eine genauere Analyse der Interviews bestätigen. So wurde bei der Nennung der Teilnahmegründe Spaß zumeist als erstes genannt⁵, wobei im weiteren Verlauf oft auf den politischen Gehalt der Veranstaltung eingegangen wurde. Schaut man sich die Antworten der Teilnehmer genauer an, so wird diese Symbiose aus Spaß sowie politischem Gehalt deutlicher:

„Die beiden wichtigsten Gründe für mich hier mitzufahren sind zum einen, dass es Spaß macht. Zum anderen ist es wichtig, dass wir auch als Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden. Dass es auch Menschen gibt, die nicht nur aus Spaß fahren,

⁵ Siehe Anhang: Abb. 12, S. 58.

sondern weil sie kein Auto haben wollen, also deswegen bewusst im Alltag mit dem Fahrrad fahren.“ (m, 47; Interview-Nr. 43)

„Spaß ist auf jeden Fall ein wichtiger Grund. Die Sache, die aber für mich auch dahinter steht ist, dass der Fahrradverkehr berücksichtigt werden soll. Wir sind auch der Verkehr. Aber natürlich auch eine Party.“ (m, 29; Interview-Nr. 4)

So lässt sich feststellen, dass eben auch der Großteil der politisch motivierten Teilnehmer großen Wert auf den Spaßfaktor sowie den sozialen Charakter der *Critical Mass* legt. Der soziale Charakter der Bewegung wird weiter ersichtlich, wenn man die Antworten auf die Frage nach dem Erstkontakt mit der *Critical Mass* analysiert⁶. Hier wird ersichtlich, dass die Hälfte aller Teilnehmer durch Freunde oder Bekannte auf die *Critical Mass* aufmerksam wurde.

Weiterhin ist es gerade der offene Charakter, der *Critical Mass* so reizvoll erscheinen lässt und es den Teilnehmern ermöglicht, ihre ganz eigenen Forderungen und Ansprüche auf die Bewegung zu übertragen. Diese politischen Forderungen werden aber nicht im plakativen Sinne geäußert, sondern finden eher im Ergebnis der Fahrt ihren Ausdruck. So äußerte sich ein Teilnehmer bezüglich explizit politischer Forderungen:

„Es gab auch mal eine Zeit lang Leute, die mit Transparenten rumgefahren sind, da hatten dann andere Leute Schwierigkeiten mit, dass sie dann plötzlich unter deren Fahne mitfahren.“ (m, 43; Interview-Nr. 19)

Eine plakative Darstellung der eigenen politischen Forderungen, die die gesamte Veranstaltung vereinnahmen würde, ist weniger gerne gesehen. Eine Beeinflussung außenstehender Beobachter erfolgt somit weniger anhand explizit geäußerter Forderungen, sondern anhand des positiven Bildes des Fahrradfahrens, das von der Bewegung vermittelt werden soll. So äußerte sich derselbe Befragte im weiteren Verlauf des Interviews:

„Ich finde es relativ frustrierend, andere Leute überzeugen zu wollen. Deshalb geht es mir mehr um die Party mit fetten Soundsystemen, lustigen und interessanten Fahrrädern. (m, 43; Interview-Nr. 19)

Diese Feststellungen passen zu den Ergebnissen der akademischen Debatten über *Critical Mass*, sowie zu den eigenen Beobachtungen. So offenbart sich hier, dass auch die Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung weniger einen direkten politischen Protest darstellt, sondern dass es sich mehr um einen Akt des Fahrradfahrens handelt, bei dem der Spaß und die sozialen Kontakte bei den Teilnehmern im Vordergrund stehen. Nichtsdestotrotz ist ein politisches Selbstverständnis vorhanden, dass sich im Rahmen der Teilnahme an der *Critical Mass* merkbar verstärkt.

⁶ Siehe Anhang: Abb. 13, S. 59.

Was lässt sich nun aus diesen Ergebnissen ableiten? Zum ersten ist festzuhalten, dass sich keiner der Teilnehmer explizit auf das *Recht auf Stadt* bezog. Daher lag der Fokus bei der Analyse der Ergebnisse auf den politisch motivierten Teilnahmegründen, da diese als eine implizite Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden können. Fast die Hälfte der Befragten berief sich auf politische Motive bei der Nennung der ausschlaggebenden Teilnahmegründe. Ein politisches Bewusstsein ist damit also durchaus vorhanden, weiterhin wirkt die Bewegung politisierend auf Ihre Teilnehmer, aber im Vordergrund deren Teilnahme stehen der Spaß, sowie das soziale Klima, das die Bewegung bietet. Etwa der Hälfte der Teilnehmer dient die Teilnahme an der Veranstaltung zwar durchaus als Ausdruck politischer Forderungen, diese sind aber ebenso wenig repräsentativ für die gesamte Bewegung, wie die unpolitischen Teilnehmer, bei denen der Spaß im Vordergrund steht. Bei einer so heterogenen Bewegung wie *Critical Mass*, bei der politische Gründe nur einen Teilnahmegrund unter vielen darstellen, kann deshalb nicht davon ausgegangen werden, dass die Bewegung als eine kollektive Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden kann. Somit kann also zwar durchaus eine implizite Forderung nach *Recht auf Stadt* aus den Motivationen einzelner Teilnehmer abgeleitet werden, dies ist aber nicht auf die ganze Bewegung übertragbar.

Auch äußern sich die politischen Motivationen der Teilnehmer weniger in einer plakativen Darstellung von Forderungen, sondern das Ergebnis der Fahrt, also das kurzzeitige Übernehmen des Straßenraums und damit die temporäre Transformation des öffentlichen Raums muss als Ausdruck dieser politischen Forderungen gesehen werden.

Eine Manifestation des *Recht auf Stadt* ist nach diesen Erkenntnissen daher nur in begrenztem Maße in den Forderungen der Teilnehmer zu finden. Daher wird es notwendig, genauer zu untersuchen, was während einer solchen Veranstaltung innerhalb des Raums passiert, den *Critical Mass* einnimmt.

5.2 Critical Mass als praktische Umsetzung der Forderung nach Recht auf Stadt

Die Ergebnisse der Analyse der Frankfurter Bewegung passen zu der akademischen Debatte, wonach *Critical Mass* weniger als ein direkter Protest betrachtet, sondern mehr als die Umsetzung einer Vision gesehen wird. Die politische Dimension der Bewegung ist somit weniger in den Forderungen der Teilnehmer zu suchen, sondern offenbart sich im Ergebnis ihres kollektiven Handelns. Mit Bezug auf *Recht auf Stadt* wäre hieraus abzuleiten, dass dieses Recht nicht durch die Bewegung gefordert wird, sich aber gerade in ihrem Handeln manifestiert. Diese Hypothese soll im folgenden Kapitel untersucht werden. Dabei ist der Fokus auf die räumlichen Auswirkungen der Bewegung gerichtet. Ein Begriff, der in der englischsprachigen Literatur häufig in Beziehung mit den räumlichen Auswirkungen der *Critical Mass*

genannt wird, ist die temporäre autonome Zone⁷. Dieses Konzept soll nun herangezogen werden um zu untersuchen, ob sich das *Recht auf Stadt* im Handeln der Bewegung manifestiert.

5.2.1 Das Konzept der temporären autonomen Zone

Das Konzept der TAZ stammt von dem anarchistischen Schriftsteller Peter Wilson, eher bekannt unter seinem Pseudonym Hakim Bey, unter dem er es veröffentlichte, und wurde in verschiedenen Essays in den 1980er Jahren entwickelt und 1991 in Buchform veröffentlicht (Sellars 2010: 83). Anhand des Konzeptes der TAZ beschrieb Bey eine soziale und politische Aktionsform, die einen temporären Raum erschafft, in dem sonst übliche Normen und Systemgesetze außer Kraft gesetzt werden und Individuen Ihre Beziehungen untereinander und zu Ihrer Umwelt neu definieren können (Furness 2007: 308). Es wird also ein Freiraum innerhalb der herrschenden Machtverhältnisse geschaffen, in dem die Teilnehmer ihre Visionen temporär realisieren können. Dabei sah Bey dieses Konzept weniger als seine Erfindung an, sondern mehr als die Beschreibung einer soziologischen Realität: *„The thing about the temporary autonomous zone is I didn't invent it, I just gave it a name. I think it's a sociological reality that groups of people will come together to maximize some concept of freedom that they share as naturally as breathing.“* (Williams 2010: 117).

In seiner Konzeption der TAZ wurde Bey inspiriert durch Guy Debords Kritik an der Gesellschaft des Spektakels. Laut dieser Kritik an Kapitalismus und Konsumismus würden alle Räume und Nischen der Gesellschaft durch dieses Spektakel, welches als die Inszenierung falscher Bedürfnisse dargestellt wird, okkupiert werden. Revolutionäres Aufbegehren würde nach Debord immer von dieser Gesellschaft vereinnahmt und selbst zum Produkt werden, womit es seine Wirkung verlieren würde (Debord 1996). Bey baute auf diese Überlegungen auf und sah daher die Notwendigkeit einer revolutionären Bewegung, die sich einer solchen Einverleibung entziehe. Dies könne durch das Kreieren von autonomen Räumen geschaffen werden, die sich nicht über dieses Spektakel definieren und die sich temporär in den Rissen und Lücken des herrschenden Systems einnisten und wieder verschwinden, bevor das System sie vereinnahmen könne (Sellars 2010: 85f.). So schrieb er: *„Die TAZ ist wie ein Aufstand, der nicht zur direkten Konfrontation mit dem Staat führt, wie eine Operation einer Guerilla, die ein Gebiet (Land, Zeit, Imagination) befreit und sich dann auflöst, um sich irgendwo/irgendwann zu re-formieren, bevor der Staat sie zerschlagen kann.“* (Bey 1994: 113). Der Fokus liegt also weniger auf einer direkten Aktion, die sich gegen die herrschenden Kräfte richtet, sondern ist auf die räumliche Transformation gerichtet, die innerhalb einer solchen TAZ stattfindet. Mit der Betonung der absoluten Autonomie der Bewegung wird ersichtlich,

⁷ Im Folgenden: TAZ.

dass es sich dabei um eine postanarchistische Aktionsform handelt. Häufig wurde das Konzept daher zur Beschreibung von alternativen Protestformen, wie der *Reclaim-the-Streets*-Bewegung oder Hausbesetzungen herangezogen (Williams 2010: 128), bei denen ein politisch autonomer Raum geschaffen wird.

Ähnlich beschreibt David Graeber (2002: 66f.) die Handlungsmuster zeitgenössischer anarchistischer Bewegungen als eine Kombination aus Straßentheater, Festival und gewaltfreiem Aufstand, die darauf abzielen, Herrschaftsstrukturen zu entlarven, zu delegitimieren und zu entkräften, um einen Raum größtmöglicher Autonomie von diesen zu erschaffen.

Wie Graeber sieht Bey neben der Autonomie auch Gemeinschaft und Spaß als Grundprinzipien seines Konzeptes an. Dabei beschreibt er seine Konzeption der TAZ mehr als ein Festival, denn als Protest. Durch den freien Ausbruch von Spontaneität, Spaß und Gemeinschaft würde Potential entfaltet, das ansonsten unterdrückt bliebe und in dessen Ausdruck sich die Möglichkeiten einer alternativen Realität darlegen würden (Williams 2010: 116). Er sah solche Formen des Widerstandes auch alltäglichen Bewegungen inhärent, wenn sie sich den gängigen Normen sowie jeglicher Vereinnahmung widersetzen. In der Tat wurde das Konzept der TAZ auch genutzt, um Bewegungen zu beschreiben, die mehr als Ausdruck des eigenen Vergnügens, denn als politische Bewegungen erscheinen, so zum Beispiel für die Rave-Bewegung oder Flashmobs (Sellars 2010: 89).

Bey formulierte sein Konzept weniger als feststehendes politisches Konstrukt, sondern es handelte sich mehr um ein Gedankenspiel (Bey 1994: 110f.), daher ist der Begriff der TAZ flexibel und auf eine Vielzahl an unterschiedlichen Bewegungen anwendbar. In seiner Wirkung erschafft die TAZ einen temporären Raum, in dem die Teilnehmer ihre eigenen Vorstellungen verwirklichen können. So schlussfolgert Day (2005: 163), dass im Rahmen einer TAZ ein sozialer Wandel oder eine Revolution also tatsächlich geschehen sei, wenn auch nur in einem zeitlich und räumlich stark begrenzten Raum.

5.2.2 Critical Mass als temporäre autonome Zone

Der offensichtlichste Aspekt, der die *Critical Mass* dem Konzept der TAZ nahebringt, ist der temporäre Charakter der Bewegung. So hinterlässt die *Critical Mass* keine dauerhaften Spuren im Stadtbild, sondern entfaltet eine direkte Wirkung nur im Rahmen der zeitlich wie räumlich stark begrenzten Fahrten. Um zu klären ob hierbei eine TAZ entsteht, muss genauer untersucht werden, was mit dem Raum geschieht, den die *Critical Mass* während einer Fahrt einnimmt, und inwiefern sich dort ein von Bey beschriebener Freiraum bildet, der zu einer räumlichen Transformation führt.

Betrachtet man zuerst die Organisationsstrukturen von *Critical Mass*, die durch eine Desorganisation sowie dem Fehlen einer hierarchischen Ordnung geprägt sind, so wird deutlich, dass der Grundsatz der Autonomie innerhalb der Bewegung einen hohen Stellenwert besitzt. Die Selbstorganisation innerhalb der Bewegung kann als Musterbeispiel anarchistischer Organisationsform gesehen werden. Dieser Grundsatz der Autonomie manifestiert sich auch in dem Auftreten der Bewegung nach außen hin. So legt die Bewegung bewusst Wert darauf, nicht als Demonstration zu gelten (für die bestimmte behördliche Auflagen gelten) oder den Ablauf mit Behörden zu regeln, sondern über eine höchstmögliche Selbstverwaltung zu verfügen, die aus dem Kollektiv der Teilnehmer erwächst. Neben der Autonomie der Bewegung ist die anarchistische Theorie auch in dem Handeln der Teilnehmer wiederzuerkennen. Diese ist gekennzeichnet durch eine *do-it-yourself*-Mentalität und die Nutzung einer direkten Aktionsform, bei der die Teilnehmer unmittelbar zur Durchsetzung ihrer eigenen Ideen tätig werden (Pickerill und Chatterton 2006: 738). So schreibt Carlsson (2002b: 76), dass anhand dieser Praxis ein Raum geschaffen werde, der sich durch seine absolute Öffentlichkeit und direkte Demokratie auszeichne, und dass dies ein kollektives Machtgefühl für einen autonomen selbstverwalteten Raum erschaffe, der sich gängigen Herrschaftsstrukturen entziehe.

So lässt sich anführen, dass während einer *Critical Mass* die üblicherweise im öffentlichen Straßenraum geltenden Verkehrsvorschriften außer Kraft gesetzt werden. Indem sich eine Gruppe bildet, die groß genug ist, um sich gegenüber ansonsten privilegierten Verkehrsteilnehmern und damit auch gegen geltende Regeln durchzusetzen, schafft die *Critical Mass* einen Raum, in dem Fahrradfahrer privilegiert sind. Auch wenn *Critical Mass* in Deutschland durch §27 der StVO eine rechtliche Grundlage besitzt, werden diese verkehrsrechtlichen Befugnisse in der Regel überschritten. Darüber hinaus wird aber auch mit der gesellschaftlich anerkannten Vormachtstellung des motorisierten Individualverkehrs im öffentlichen Straßenraum gebrochen. Dieser physisch angeeignete Raum wird dadurch über die bloße Privilegierung von Fahrradfahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinaus auch zu einem Raum des Widerstandes (Hernandez 2007: 153). Wie bereits in der Analyse der akademischen Debatte zu *Critical Mass* festgestellt wurde, ist dieser Widerstand nicht nur gegen den motorisierten Individualverkehr gerichtet, sondern wurde viel allgemeiner als Widerstand gegen eine autozentrierte Gesellschaft und weiterhin als Widerstand gegen eine zunehmende Kommodifizierung und Marktorientierung des Städtischen gedeutet. Dabei liegt die Besonderheit in der Protestform der *Critical Mass* darin, dass nicht aktiv gegen diese Verhältnisse protestiert wird, sondern dass deren Wirkung im Rahmen der *Critical Mass* außer Kraft gesetzt werden. So entsteht ein temporärer Raum, der sich nicht über formale Besitz- oder Nutzungsrechte, sondern rein über die temporäre Nutzung des öffentlichen Raums durch die Bewegung definiert (Bradley 2015: 91). Indem eine Vision der gewünschten Verhältnisse hergestellt wird, anstatt für einen solchen Wandel zu protestieren, artikuliert sich hierin ein

genereller Widerstand gegen einen Status Quo, unter dem eine solche Vision nicht zu realisieren ist.

Inwieweit führt die Frankfurter *Critical Mass* nun zu einer solchen Transformation des öffentlichen Raums? Die Untersuchungen der Frankfurter Bewegung haben gezeigt, dass politische Motivationen zwar durchaus vorhanden sind, aber dass der Spaßfaktor, sowie die Gemeinschaft innerhalb der Bewegung die Hauptteilnahmegründe darstellen und dass die Bewegung nur in geringem Maße als direkte Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden kann. Dies spricht aber nicht grundsätzlich dagegen, dass während der Fahrten der Frankfurter *Critical Mass* eine TAZ entsteht. Eine bewusst politische Handlung ist hierfür nicht notwendig, vielmehr kommt es auf das Ergebnis des Handelns der Teilnehmer an. Nicht ein politischer Protest führt zur Schaffung einer TAZ, sondern das aktive Außerkraftsetzen bestimmter Machtverhältnisse. Anhand der Ergebnisse der teilnehmenden Beobachtung wurde deutlich, dass der öffentliche Straßenraum im Rahmen der *Critical Mass* seinem eigentlich vorgesehenen Zweck, der effizienten Kanalisierung von vornehmlich motorisierten Verkehrsströmen, entrissen wird und quasi zur Bühne der Teilnehmer wird. Diese nutzen diesen Raum weniger zur offenen Artikulation ihres Protests, sondern zum Ausleben kollektiven wie individuellen Vergnügens. Durch die ausgelassene Stimmung, die durch die hohe Dichte an sozialen Interaktionen während der Fahrt, die musikalische Untermalung sowie das Zusammenkommen und Präsentieren verschiedenster skurriler Fahrradeigenbauten entsteht, soll nach innen wie nach außen ein positives Bild des Fahrradfahrens in der Stadt vermittelt werden. Spaß und Gemeinschaft werden also zum Medium, dem sich die Bewegung bedient, um die Vorzüge des Fahrradfahrens zu preisen. Politische Forderungen, die innerhalb der Bewegung bestehen, drücken sich also nicht explizit aus, sondern finden in der Aneignung der Straße, die zu einem Ort des temporären Vergnügens umfunktioniert wird, ihren Ausdruck.

So sind es besonders der Spaßfaktor und das gemeinschaftliche Vergnügen, die bei Bey als Ausdrucksweise der Autonomie gesehen werden. Gerade dieser freie und öffentliche Ausdruck von Spontaneität, Spaß und Gemeinschaft, der im öffentlichen Straßenraum sonst unterdrückt bleibt, führt zu einer temporären Transformation dieses Straßenraums und damit zum Entstehen einer TAZ. Hier kann angeführt werden, dass Spaß und Gemeinschaft keine unterdrückten Werte wären, und dass in unserer heutigen Gesellschaft eine Fülle an Möglichkeiten bereitstehe, diese Werte – auch in der Öffentlichkeit – auszuleben. Um einen Rückbezug auf das Konzept Debords zu schaffen, von dem das Konzept der TAZ maßgeblich inspiriert wurde, ist aber festzustellen, dass ein freies und unmittelbares Ausleben dieser Werte eben nicht mehr möglich ist, da auch diese mittlerweile von der Kommodifizierung vereinnahmt wurden. So breitete sich die „Herrschaft der Warenform“ nach Debord auf immer mehr Bereiche des alltäglichen Lebens aus und durchdringt dabei auch die Freizeit

(Baumeister und Negator 2005: 41). In der TAZ wird demnach also die Möglichkeit geschaffen, das individuelle Vergnügen wie auch das soziale Zusammenkommen im öffentlichen Raum außerhalb der sonst gängigen kapitalistischen Verwertungslogik auszuleben.

In dieser temporären räumlichen Transformation drückt sich nicht nur die Ablehnung gegenwärtiger Verhältnisse aus, sondern es wird auch das Potential aufgezeigt, welches der öffentliche Raum als Ort des Zusammenkommens und das Fahrrad als sozialstes und inklusivstes aller Fortbewegungsmittel besitzen. Forderungen nach einer stärkeren Berücksichtigung des Fahrradverkehrs und nach mehr Platz für Fahrradfahrer werden also nicht gestellt, sondern innerhalb der TAZ, die während einer *Critical Mass* entsteht, direkt umgesetzt.

5.2.3 Fazit

Somit entsteht während einer *Critical Mass* eine TAZ, in der die Teilnehmer die von Ihnen gewünschten Verhältnisse temporär realisieren können. Das Recht, sich Räume anzueignen wird weder gefordert, noch formal erteilt, sondern sich einfach genommen (Iveson 2013: 945). Es werden also keine Forderungen gestellt, sondern durch eine aktive Aneignung wird der gewünschte Zustand temporär herbeigeführt. So schlussfolgert Iveson (ebd.: 949), dass das *Recht auf Stadt* durch direkte Aktionen urbaner Bewegungen weniger gefordert, als durch deren politische Aktionen direkt umgesetzt und damit beansprucht wird.

Hier ist nun zu klären, ob sich eine solche Umsetzung des *Recht auf Stadt* nur durch politische Aktionen ergeben kann. Die Frankfurter *Critical Mass* stellt weniger einen direkten politischen Protest dar, sondern der Spaßfaktor sowie die sozialen Kontakte stehen bei den Teilnehmern im Vordergrund. Dies lässt die Frage aufkommen, ob eine Manifestierung des *Recht auf Stadt* auch aus der Realisierung vermeintlich unpolitischer Werte wie Spaß und Gemeinschaft entstehen kann. Dabei verfügen die Teilnehmer der Bewegung aber durchaus über ein politisches Bewusstsein, Spaß und Gemeinschaft sind aber das Medium, dessen sich die Bewegung bedient. Durch das kollektive Ausleben dieser Werte im öffentlichen Raum wird eine TAZ geschaffen, die der Bewegung eine direkte politische Dimension verleiht. Das politische Moment der Bewegung findet sich weniger in einem explizit politischen Auftreten der Teilnehmer, sondern entsteht vielmehr in der Konsequenz ihres gemeinsamen Handelns. Dabei offenbart sich, dass die postanarchistische Praxis der TAZ mehr aus der alltäglichen und kulturellen, denn aus der politischen oder ökonomischen Sphäre der Gesellschaft entsteht (Williams 2010: 112). So formuliert es ein Teilnehmer:

„Es ist wichtig, dass man die Party-Mentalität nicht nur auf Clubs beschränkt, sondern einfach mal auf die Straße zu gehen und den Spielraum, den man hat nutzt, den sich aber sonst niemand wagt auszunutzen, wenn man eben nicht einen fetten SUV hat.“
(m, 43; Interview-Nr. 19)

Dies macht deutlich, dass sich eine Manifestierung von *Recht auf Stadt* in der *Critical Mass* nicht in expliziten politischen Forderungen finden lässt, sondern dass es der scheinbar alltägliche Ausdruck von Spaß und Geselligkeit ist, der innerhalb der *Critical Mass* eine TAZ entstehen lässt. Hier wird emotionalen Empfindungen ein Raum eingeräumt, die im nüchternen und auf die Effizienz des motorisierten Individualverkehrs ausgerichteten Straßenraum sonst keinen Platz finden. Die Teilnehmer beanspruchen somit den öffentlichen Raum als einen Ort, der soziale Begegnungen ermöglicht und spezifische Lebensqualität bietet. Weiterhin demonstrieren sie durch Ihre Aktion, dass eine Nutzung des Straßenraums durch das Fahrrad genau dies ermöglichen kann.

Somit verwirklicht sich in der direkten Aktion der *Critical Mass* das *Recht auf Stadt*. Für den Moment der gemeinsamen Fahrt wird dieser Anspruch weniger artikuliert, als direkt in die Realität umgesetzt und dadurch das *Recht auf Stadt* für die Teilnehmer verwirklicht. Somit kann die *Critical Mass*-Bewegung in Frankfurt zwar nur begrenzt als Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden, ist dafür aber eine direkte Umsetzung dieser Forderung. Das *Recht auf Stadt* manifestiert sich also weniger in der generellen Zielsetzung der Frankfurter *Critical Mass* oder in einem kollektiven Anspruch der Teilnehmer, sondern in dem Ergebnis ihres kollektiven Handelns.

5.3 Critical Mass im Sinne Lefebvres

Im bisherigen Verlauf der Argumentation wurde bestimmt, ob und wie sich das *Recht auf Stadt* in der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung manifestiert. Im Folgenden soll nun erarbeitet werden, inwieweit dies der ursprünglichen Postulierung von *Recht auf Stadt* durch Henri Lefebvre entspricht. Um *Critical Mass* unter diese Postulierung im weiteren Kontext der Werke Lefebvres einzuordnen, sollen dafür zunächst weitere relevante Begrifflichkeiten Lefebvres dargestellt werden, die für diese Einordnung hilfreich sind.

5.3.1 Wichtige relevante Begrifflichkeiten Lefebvres

Zunächst ist es hilfreich sich genauer mit Lefebvres Konzept der Produktion von Raum zu beschäftigen. Diese Konzeption basiert auf der Grundannahme, dass der soziale Raum ein soziales Produkt darstellt, in dem abstrakte soziale Prozesse und Strukturen wirken (Mullis 2014: 46). Demnach ist Raum ein gesellschaftliches Produkt und lässt sich nicht abstrakt, sondern nur aus der jeweiligen, den Raum produzierenden Gesellschaft heraus verstehen und erklären (Schmid 2005: 29f.). Die Formung und Umgestaltung von Raum ist somit ein stetig andauernder, aber auch umkämpfter Prozess, der auch immer als das Produkt bestimmter Machtverhältnisse zu sehen ist (Iveson 2013: 942).

Dabei sieht Lefebvre den Alltag als die Arena des sozialen Wandels. Gesellschaftliche Produktion und Reproduktion findet im Alltag statt und solange dieser unverändert gelebt werde, können diese Verhältnisse reproduziert werden. Deswegen entscheide sich in diesem Alltag, ob und inwieweit gesellschaftliche Verhältnisse bestehen bleiben (Mullis 2014: 43f.). Sucht man nun genauer nach den Orten dieser alltäglichen Produktion und Reproduktion gesellschaftlicher Verhältnisse in der Stadt, so findet man bei Lefebvre die Straße als den Ort, der existentiell für das Stadtleben sei. So dient die Straße als Treffpunkt und Ort der Begegnung, und damit als Schmelztiegel. In seiner Kritik an der Krise des Städtischen (siehe S. 25) sieht er die Straße aber auch als den Ort, der sich zunehmend an Konsum und Tauschwert orientiert und durch eine Konsumtion des Ortes geprägt ist. Dadurch wird die Straße nur noch zu einem Ort oberflächlicher Begegnung, der nicht mehr zum Verweilen einlädt und in dem sich der Fokus auf den Tauschwert des Städtischen manifestiert. Trotzdem finde sich gerade dort aber auch das Potential zur Überwindung dieser tauschwertorientierten Zuschreibung (Mullis 2014: 53f.).

Kommt man nun zu der Frage, wie sich Lefebvre eine konkrete Einforderung des *Rechts auf Stadt* vorstellt, wie also die gesellschaftliche Veränderung ablaufen soll, so benutzt er das Konzept der *autogestion*, zu Deutsch der Selbstverwaltung. Diese beschreibt er als eine Form der direkten Demokratie und als basisdemokratische Praxis des Alltäglichen (ebd.: 72f.). Somit kann die Einforderung des *Rechts auf Stadt* als das Entdecken und Wiederaneignen der eigenen Macht und damit als räumliche Selbstverwaltung gesehen werden. Diese Selbstverwaltung drückt sich in einer Ablehnung der Eigentumsrechte und des Tauschwertes der industriellen Stadt sowie in einer Berufung auf die eigene Macht und die Fähigkeit aus, die Produktion des urbanen Raums selbst zu organisieren (Purcell 2015: 37).

5.3.2 Einordnung von Critical Mass in den Kontext Lefebvres

Lefebvre stellt sein *Recht auf Stadt* als das gesamtgesellschaftliche Anrecht auf die urbanen Qualitäten einer Stadt und als die kollektive Wiederaneignung des städtischen Raums dar. Dies entspricht den impliziten Forderungen der *Critical Mass*-Bewegung in einem hohen Maß. Während sich in dem von Lefebvre formulierten Recht auf Zentralität die Forderungen nach einer fahrradgerechten städtischen Infrastruktur wiederfinden, lässt sich unter dem Recht auf Differenz die implizite Forderung nach öffentlichem Raum als einem Ort des sozialen Zusammenkommens verstehen. In der Außendarstellung der Frankfurter Bewegung ergibt sich zwar nur eine eher vage Forderung nach einer Stärkung des Fahrradverkehrs. Wie bereits erarbeitet, manifestieren sich in der Konsequenz des kollektiven Handelns der Teilnehmer aber genau diese Forderungen, da in der direkten Aktion der *Critical Mass*-Fahrten eine temporäre (Wieder)Aneignung des städtischen Raums und damit eine Einforde-

nung der gleichberechtigten Nutzung der urbanen Qualitäten zu sehen ist. Somit entspricht die Lefebvresche Forderung nach *Recht auf Stadt* also sehr präzise den grundlegenden Motiven und Funktionsweisen der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung.

Das *Recht auf Stadt* räumte Lefebvre allen sozialen Gruppen ein, die unter dem städtischen Alltag leiden und in diesem marginalisiert werden. Bezogen auf die *Critical Mass*-Bewegung kann die Gruppe der Fahrradfahrer als eine solche betrachtet werden, da sie im Kontext des öffentlichen Straßenraums nur eine marginalisierte Rolle spielt. Dabei ist es unerheblich, dass Fahrradfahrer in Deutschland vergleichsweise bessere Verhältnisse vorfinden als in anderen Ländern, wie den USA, wenn sie in ihrer Stellung zu anderen Verkehrsteilnehmern (vornehmlich dem motorisierten Individualverkehr) im öffentlichen Straßenraum immer noch eine untergeordnete und damit keine gleichberechtigte Rolle spielen. Weiterhin ist zu beachten, dass das Anrecht auf Gleichberechtigung weniger von einem juristischen als von einem moralischem Anspruch ausgeht und dass somit die legalen Strukturen für die Einschätzung von Radfahrern als marginalisierter Gruppe irrelevant sind.

Die konkrete Einforderung des *Rechts auf Stadt* beschreibt Lefebvre anhand des Begriffes der *autogestion*, der für eine räumliche Selbstverwaltung anhand einer direkt- und basisdemokratischen Praxis steht. In der dezentralen und egalitären Organisationsform von *Critical Mass* verwirklicht sich genau diese Selbstverwaltung. In der direkten Aktion der Bewegung realisiert sich zudem die Forderung nach der Rückbesinnung auf die eigene Macht, um einen Wandel zu vollziehen. Durch das Kreieren einer TAZ wird zumindest temporär eine räumliche Selbstverwaltung umgesetzt und die Produktion eines alternativen urbanen Raums in die eigenen Hände genommen.

Bezogen auf Lefebvres Theorie der Produktion von Raum kann *Critical Mass* dadurch als eine Anfechtung der gesellschaftlichen Produktion von Raum gesehen werden und darüber hinaus als die Schaffung eines alternativen Raums, der sich den geltenden Herrschaftsverhältnissen entzieht. Wo Lefebvre den Alltag als die Arena des sozialen Wandels sieht, findet auch *Critical Mass* statt. Konflikte werden nicht in den hohen Sphären der Gesellschaft geführt, sondern spielen sich im alltäglichen Leben ab (Mullis 2014: 44). Auf der Mikroebene betrachtet ist der Austragungsort dieser Konflikte auf der Straße, die laut Lefebvre den Schauplatz der Produktion und Reproduktion gesellschaftlicher Verhältnisse im Alltag darstellt. Mit dem öffentlichen Straßenraum als Bühne wendet sich *Critical Mass* gegen diese Produktion gesellschaftlicher Verhältnisse und schafft einen autonomen Raum, in dem die Visionen der Teilnehmer temporär Wirklichkeit werden. In der Beanspruchung des öffentlichen Raums als Ort sozialer Begegnungen und der Einforderung urbaner Qualitäten wendet sich die Bewegung auch gegen die von Lefebvre als „Konsumtion des Ortes“ beschriebene Unterwerfung des öffentlichen Raums unter kapitalistische Verwertungsinteressen.

Somit ist festzustellen, dass Lefebvres Konzeption von *Recht auf Stadt* einen passenden analytischen Blickwinkel bietet, um die Wirkung der *Critical Mass*-Bewegung zu erklären. Diese kann somit als Umsetzung des Lefebvre'schen Grundgedankens von *Recht auf Stadt* gesehen werden. Weiterhin ist es aber auch von Bedeutung, *Critical Mass* mit einer zeitgenössischeren Sichtweise auf das *Recht auf Stadt* in Verbindung zu setzen. Daher soll die Bewegung nachfolgend in die aktuelleren Sichtweisen auf *Recht auf Stadt* eingeordnet werden.

5.4 Einordnung in zeitgenössische Sichtweisen auf das Recht auf Stadt

Grundsätzlich wurde bislang festgestellt, dass sich in der *Critical Mass*-Bewegung der Anspruch auf *Recht auf Stadt* nach Henri Lefebvre manifestiert. Abschließend soll nun diskutiert werden, wie die *Critical Mass*-Bewegung im Lichte zeitgenössischer *Recht auf Stadt*-Konzeptionen zu sehen ist. Besonders die Kategorisierung von *Recht auf Stadt* in verschiedene Sichtweisen nach Gebhard und Holm (siehe S. 27ff.) kann als Untersuchungsschema verwendet werden, um *Critical Mass* genauer in dem aktuellen Kontext von *Recht auf Stadt* zu positionieren.

Harveys Konzeption von *Recht auf Stadt* (siehe S. 27) lässt sich passend auf die *Critical Mass*-Bewegung beziehen. So sieht er dieses Recht als ein Menschenrecht, das somit allen zustehe. Besonders die Einbettung und Herleitung dieses Rechts aus einer Analyse der kapitalistischen Verwertungsstrukturen, die das Städtische prägen, positioniert die *Critical Mass*-Bewegung als eine Gegenreaktion auf die zunehmende Neoliberalisierung des urbanen Raums. Auch der Rückbezug auf Mayers Konzeption von *Recht auf Stadt* (siehe S. 27) verortet die Bewegung in einem direkten Zusammenhang mit den dominierenden neoliberalen Strukturen. In einem aktuellen Bezug auf die *Critical Mass*-Bewegung erwächst das *Recht auf Stadt* - wie bereits erwähnt - also nicht aus den Anforderungen der fordistischen Stadt, wie es bei Lefebvre der Fall war (siehe S. 25f.), sondern im Kontext der neoliberalen Stadt.

Nach Gebhard und Holm (siehe S. 27f.) kann das *Recht auf Stadt* in der ersten Sichtweise als eine ganzheitliche Perspektive im Sinne Lefebvres und damit als ein bestimmter Blickwinkel auf die Stadt und die Verhältnisse und Prozesse, die sich dort finden, betrachtet werden. Wie bereits besprochen, bietet die *Recht auf Stadt*-Konzeption nach Lefebvre einen geeigneten wissenschaftlichen Ansatz, der ermöglicht, *Critical Mass* zu beschreiben und dessen politisches Potential detailliert zu erschließen. Betrachtet man aber *Critical Mass* genauer, so wird klar, dass es sich um eine direkte Aktion handelt und nicht um einen wissenschaftlichen Ansatz. Daher kann die Bewegung zwar unter dieser Perspektive gelesen werden, innerhalb der Bewegung selbst findet die Lefebvre'sche Perspektive aber keine An-

wendung. Somit bietet das *Recht auf Stadt* nach dieser Perspektive ein hilfreiches Werkzeug, um *Critical Mass* zu analysieren und zu interpretieren, stellt aber keinen Blickwinkel dar, der von der Bewegung selber übernommen wird.

In der zweiten Perspektive arbeiten Gebhard und Holm das *Recht auf Stadt* als utopische Vision einer alternativen Stadtentwicklung heraus, die als Forderung nach einer grundsätzlich anderen Stadt und Gesellschaft zu verstehen ist. Die Forderung geht somit über ein konkretes Konfliktfeld hinaus und ist als Vision eines grundlegenden Wandels zu verstehen, die neoliberale Marktlogiken herausfordert und eine Umverteilung städtischer Ressourcen fordert. Dadurch ist *Recht auf Stadt* nach dieser Sichtweise als ein gegenhegemoniales Projekt zu verstehen. Dies trifft den Charakter von *Critical Mass* sehr genau. Es geht weniger um das Artikulieren konkreter Forderungen, sondern um das Realisieren einer Alternative. Die TAZ, die während einer *Critical Mass* geschaffen wird, kann als die Verwirklichung einer solchen Vision alternativer Nutzung des öffentlichen Raums gesehen werden. In dieser direkten Aktion wird nicht nur eine Vision ausgelebt, sondern auch die Vormachtstellung eines Systems in Frage gestellt. Dabei ist das Ausleben von Spaß und Gemeinschaft im öffentlichen Straßenraum ebenso zentral wie die Forderung nach einer Stadt, in der die Nutzung öffentlichen Raums sich an den unmittelbaren Bedürfnissen der Menschen und nicht an einer kapitalistischen Verwertung orientiert. Das *Recht auf Stadt* drückt sich also in der grundsätzlichen Forderung nach einer Neuverteilung städtischer Ressourcen aus, geht dabei aber über einzelne konkrete Forderungen hinaus und stellt dadurch die grundsätzlichen Machtverhältnisse in Frage.

In der dritten Lesart präsentieren Gebhardt und Holm das *Recht auf Stadt* als einen reformpolitischen Forderungskatalog. Hierbei handelt es sich zum einen um die faktische Durchsetzung bestimmter Rechte, die aus dem *Recht auf Stadt* abgeleitet werden und zum anderen um die Formalisierung dieses Anspruches und um das Ableiten von Rechten, auf die ein expliziter Rechtsanspruch gestellt werden kann. Diese Sichtweise scheint die *Critical Mass*-Bewegung nicht treffend zu beschreiben. Die Bewegung zielt nicht auf die Umsetzung einzelner konkreter Rechte, sondern ist vielmehr auf eine grundlegende Veränderung gesellschaftlicher Verhältnisse ausgerichtet. Aus dem *Recht auf Stadt* leiten sich also nicht einzelne Rechte ab, die in der Bewegung eingefordert werden, sondern es stellt sich - wie im vorherigen Abschnitt beschrieben - als eine grundsätzliche Forderung nach einer anderen städtischen Realität dar.

Die vierte Lesart sieht das *Recht auf Stadt* als einen Organisationsansatz, der eine Vielzahl an städtischen Bewegungen zusammenbringt. Diese vereint ein kollektives Gefühl der Ausschließung von städtischen Prozessen. Praktische Beispiele in Hamburg und Frankfurt zeigen, wie lokale Bündnisse und Vernetzungsstrukturen geschaffen werden können, die ver-

schiedenen Initiativen, Themenschwerpunkten und Aktionsformen einen gemeinsamen Mobilisierungsrahmen geben (Gebhardt und Holm 2011: 20). Die *Critical Mass*-Bewegung kann als Bewegung gesehen werden, die eine Vielzahl von Individuen aus verschiedensten gesellschaftlichen Gruppen vereint. Deren gemeinsames konstituierendes Element ist, dass sie sich im öffentlichen Straßenraum marginalisiert fühlen und dass sie dies gemeinsam kundtun, sei es explizit durch die Forderung nach mehr Rechten für den Fahrradverkehr oder implizit durch das ansonsten unterdrückte Ausleben von Spaß und Gemeinschaft im öffentlichen Straßenraum. Damit dient die *Critical Mass* einer Vernetzung Gleichgesinnter und kann diesen als Kommunikationsplattform dienen. Damit wird durch das *Recht auf Stadt* zwar ein Organisationsansatz geschaffen, dieser beschränkt sich aber vornehmlich auf die Organisation der Bewegung selbst. *Critical Mass*-Bewegungen sind zwar auf globaler Ebene durchaus untereinander vernetzt, eine Vernetzung mit anderen städtischen Bewegungen ist aber deutlich seltener. So sind *Critical Mass*-Bewegungen in den lokalen *Recht auf Stadt*-Bündnissen und Netzwerken nur in sehr seltenen Fällen präsent. Dies mag zum einen daran liegen, dass es aufgrund der fehlenden Hierarchie keine offiziellen Repräsentanten der Bewegung gibt, was eine Vernetzung erschwert. Teilnehmer von *Critical Mass* sind sehr wohl auch in anderen städtischen Bewegungen aktiv, handeln dann aber als Privatpersonen und nicht als Repräsentanten von *Critical Mass*. Weiterhin verfügen viele Teilnehmer der *Critical Mass* aber auch über ein deutlich weniger explizit politisches Eigenverständnis für die Bewegung. Trotzdem lassen sich Beispiele finden, bei denen *Critical Mass* Teil einer weiteren Vernetzung von Initiativen ist, die sich auf das *Recht auf Stadt* beziehen. So war die *Critical Mass*-Bewegung in Mainz Mitbegründer und Mitorganisator des 1. *Park(ing) Days* in Mainz, einem weltweiten Aktionstag, bei dem Parkplätze temporär in städtische Aufenthaltsräume umgewandelt werden (fahr' Rad Mainz 2015). Ein solches Engagement der Bewegung über die *Critical Mass*-Fahrten hinaus ist aber eher die Ausnahme.

Insgesamt lässt sich also feststellen, dass sich das *Recht auf Stadt* in mehreren Aspekten der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung widerspiegelt. So lässt sich im Handeln der Bewegung eine praktische Umsetzung der Forderung nach *Recht auf Stadt* im Sinne Lefebvres finden. In dieser Umsetzung wird das *Recht auf Stadt* zur Vision einer grundsätzlich anderen Stadt und Gesellschaft, stellt bestehende Machtverhältnisse in Frage und ist somit als ein gegenhegemonialer Anspruch zu sehen. Weiterhin stellt das *Recht auf Stadt* auch einen impliziten Organisationsansatz dar, der die Teilnehmer der Bewegung formiert und unter dem sich eine breite Vernetzung bilden kann. In sehr begrenztem Maße funktioniert dieser Organisationsansatz auch nach außen hin als Brücke zu einer Vernetzung mit anderen städtischen Bewegungen, die sich auf andere, meist explizitere Weise mit dem *Recht auf Stadt* auseinandersetzen.

6. Zusammenfassung

Im Rahmen dieser Arbeit wurde ein sehr vielschichtiges Bild der *Critical Mass*-Bewegung und besonders des Frankfurter Ablegers gezeichnet. Im Mittelpunkt stand die Fragestellung, inwieweit der *Recht auf Stadt*-Begriff von Nutzen sein kann, um die politische Dimension der Bewegung genauer zu bestimmen.

Einleitend wurden die grundlegenden Charakteristika der Bewegung anhand einer literaturbasierten Recherche dargestellt. Wichtige Erkenntnisse waren zum einen, neben der Desorganisation, der hohen Autonomie sowie den egalitären Strukturen innerhalb der Bewegung, das Fehlen eines Konsenses über eindeutige politische Forderungen. Nichtsdestotrotz wird die Bewegung von großen Teilen der Literatur als eine alternative Protestbewegung dargestellt, die für eine Gleichberechtigung von Fahrradfahrern im Straßenverkehr eintritt, darüber hinaus aber auch grundlegende gesellschaftliche Verhältnisse in Frage stellt und die als eine Gegenbewegung gegen Neoliberalisierung, Kommodifizierung und eine zunehmende Ausrichtung des öffentlichen Raums nach kapitalistischen Verwertungsinteresse gesehen wird. Da sich diese Sichtweisen auf die *Critical Mass*-Bewegungen in den USA bezogen und eine Herleitung dieser Interpretation nicht immer eindeutig nachvollziehbar war, wurde eine eigenständige Untersuchung der politischen Dimension der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung notwendig. Dabei sollte der *Recht auf Stadt*-Begriff als Werkzeug dienen, um die heterogenen Forderungen und Intentionen der Teilnehmer auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen und die politische Dimension der Bewegung somit genauer zu erschließen.

In der Definition des *Recht auf Stadt*-Begriffs wurde klar, dass es sich hierbei um einen komplexen Begriff handelt, der nach einer zeitgenössischen Lesart verschiedene Perspektiven und Ansatzpunkte bietet. Zusammenfassend wurde er definiert als ein Anrecht auf die urbanen Qualitäten einer Stadt, sowie eine Wiederaneignung dieser, da diese vor dem Hintergrund eines zunehmenden kapitalistischen Verwertungsinteresses bestimmten Personen vorenthalten sind.

Anschließend wurde untersucht, inwieweit die *Critical Mass*-Bewegung in Frankfurt als eine implizite Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden kann. Hierbei wurden die politisch motivierten Teilnahmegründe der Teilnehmer als Indikator für eine etwaige Forderung nach *Recht auf Stadt* genutzt. Anhand der empirischen Untersuchung konnte festgestellt werden, dass die Bewegung weniger einen direkten politischen Protest darstellt. Politische Motivationen sind zwar durchaus bei den Teilnehmern vorhanden, aber Spaß und Geselligkeit stehen im Vordergrund der Teilnahme. Da es weiterhin zu keiner direkten Artikulation politischer Forderungen kommt, kann die Bewegung nicht als eine kollektive Forderung nach *Recht auf Stadt* gesehen werden. Trotzdem manifestiert sich dieses Recht zumindest in begrenztem Maße in den expliziten wie impliziten Forderungen der Bewegung.

Daraufhin lag der Fokus auf den räumlichen Auswirkungen der *Critical Mass*-Fahrten in Frankfurt. Dabei wurde das Konzept der TAZ herangezogen, das eine Aktionsform definiert, die einen temporären Freiraum innerhalb der herrschenden Machtverhältnisse schafft. Es wurde festgestellt, dass die *Critical Mass* eine solche TAZ bildet, in der zum einen mit der gesellschaftlich anerkannten Vormachtstellung des motorisierten Individualverkehrs im öffentlichen Straßenraum gebrochen und das Fahrrad als Verkehrsmittel privilegiert wird, welche darüber hinaus aber auch einen Widerstand gegen eine autozentrierte Gesellschaft und gegen die neoliberalen Verwertungslogiken, die zunehmend den städtischen Raum strukturieren, darstellt. Im Rahmen einer TAZ wird während einer *Critical Mass* aber nicht gegen diese Verhältnisse protestiert, sondern deren Wirkungen werden temporär außer Kraft gesetzt. Zum einen ist es die Autonomie der Bewegung, die zur Schaffung einer TAZ führt, andererseits ist es aber gerade das Ausleben der vermeintlich unpolitischen Werte von Spaß und Gemeinschaft im öffentlichen Raum, die in ebendiesem ansonsten unterdrückt sind. Ein Anspruch auf diese Werte wird nicht gestellt, sondern direkt umgesetzt. Durch diese temporäre Aneignung des öffentlichen Raums als Ort der sozialen Begegnung und der Lebensfreude verwirklichen die Teilnehmer ihr *Recht auf Stadt*. Diese Verwirklichung von *Recht auf Stadt* geht dabei über das Stellen einzelner konkreter Forderungen hinaus und ist als grundsätzliche Infragestellung der herrschenden Machtverhältnisse und als Forderung nach einer grundsätzlich anderen Stadt und Gesellschaft zu sehen. Darin ist die Forderung nach einer anderen Stadtplanung mit eingeschlossen, die politische Dimension geht aber weit über diesen stadtpolitischen Kontext hinaus.

Unter Bezugnahme auf die weiteren Werke Lefebvres lässt sich die politische Dimension der *Critical Mass* genauer bestimmen. So ist die Bewegung als eine Anfechtung der gesellschaftlichen Produktion von Raum zu sehen. Es wird eine temporäre räumliche Selbstverwaltung geschaffen, in der die Produktion eines alternativen Raums, der sich den geltenden Herrschaftsverhältnissen entzieht, in die eigenen Hände genommen wird.

Zusammenfassend lässt sich schlussfolgern, dass es sich bei der *Critical Mass*-Bewegung in Frankfurt nicht nur um eine alternative Form des verkehrsspezifischen Protests handelt, sondern dass die Bewegung durch die temporäre Verwirklichung des *Rechts auf Stadt* die grundsätzliche Nutzung des öffentlichen Raums sowie die gesellschaftlichen Machtverhältnisse in Frage stellt.

Um auf das in der Einleitung erwähnte Spannungsfeld zwischen einer „Spaßveranstaltung“ einerseits sowie „politischem Protest“ andererseits zurückzukommen, lässt sich somit abschließend feststellen, dass es sich bei der *Critical Mass* um eine hochpolitische Veranstaltung handelt, deren politische Dimension sich aber nicht in einer expliziten Artikulation politischer Forderungen und Aussagen oder in den Forderungen der einzelnen Teilnehmer offen-

bart. Vielmehr wird diese politische Dimension erst im Ergebnis des kollektiven Handelns der Teilnehmer sichtbar. Bei *Critical Mass* handelt es sich also durchaus um politische Partizipation. Auf der Ebene des Alltags wird das scheinbar unpolitische Ausleben von Spaß und Gemeinschaft im öffentlichen Straßenraum dabei zur Verwirklichung eines Anspruchs von *Recht auf Stadt* und damit zu einem Politikum.

7. Ausblick

Vor dem Hintergrund der geführten Diskussion wurde die politische Dimension der Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung dargestellt. Meiner Meinung nach liegt die Besonderheit der *Critical Mass*-Bewegung darin, dass sie den Teilnehmern die Möglichkeit bietet, Werte wie Spaß und Gemeinschaft unmittelbar und selbstbestimmt im öffentlichen Raum auszuleben. Einerseits ist dies durch die Nutzung des Fahrrades ein Plädoyer für eine alternative Mobilität, darüber hinaus wird aber auch eine aktive Wiederaneignung öffentlichen Raums betrieben und damit die Vision einer lebenswerteren Stadt temporär umgesetzt. Dies führt zu der Erkenntnis, dass dadurch eine politische Dimension geschaffen wird, die die Motive der einzelnen Teilnehmer übersteigt. Die Masse ist somit größer als die Summe ihrer Einzelteile. Politik findet also nicht nur in den hohen Sphären der politischen Ämter, sondern auch im Alltag statt und für politische Partizipation bedarf es nicht den institutionalisierten Beteiligungsformen oder eines expliziten Willens, politische Entscheidungsträger zu beeinflussen, sondern diese politische Partizipation kann auch durch den unmittelbaren und freien Ausdruck der eigenen Werte erfolgen. Der städtische Raum wird damit zur Bühne vielfältiger politischer Ausdrucksformen.

Hierbei ist zu beachten, dass in dieser Arbeit lediglich die politische Dimension der *Critical Mass*-Bewegung erörtert wurde und dass die Fähigkeit, konkrete Veränderungen herbeizuführen und damit das Potential dieser politischen Dimension auszureizen, weiterhin zu untersuchen bleibt. Dabei sei besonders darauf hingewiesen, dass durchaus Kritik an dem Konzept der TAZ besteht. So wird häufig vorgebracht, dass diese aufgrund ihrer Kurzlebigkeit keine Basis einer nachhaltigen politischen Aktion bilden kann (Furness 2007: 309; Sellars 2010: 98). Mit Bezug auf die Frankfurter *Critical Mass*-Bewegung ist daher für weitere Forschungen zum einen zu untersuchen, wie die Bewegung von öffentlichen Entscheidungsträgern wahrgenommen wird und welcher Einfluss auf die lokale Politik genommen werden kann. Außerdem ist es von Interesse genauer zu ermitteln, welche Funktion der Bewegung als Mittel der Vernetzung und Politisierung der Teilnehmer zukommt.

8. Literaturverzeichnis

- ADFC Frankfurt (2003): Radfahren im geschlossenen Verband. Internet: http://www.adfc-frankfurt.de/Frankfurt_aktuell/FFA_Archiv/FFA_Archiv_alt/online/2003/1/20031152.htm 15.01.2003 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Bartsch, M. (1998): 10000 Leute wären prima. Radler wollen stetig auf sich aufmerksam machen. Internet: <http://wiwi.uni-frankfurt.de/~rainerh/cmfr02.html> 01.08.1998 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Baumeister, B. und Z. Negator (2005): Situationistische Revolutionstheorie. Vol. I: Enchiridion. Stuttgart (Schmetterling Verlag).
- Bey, H. (1994): T.A.Z. Die temporäre autonome Zone. Berlin, Amsterdam (Edition ID-Archiv).
- Blickstein, S. und S. Hanson (2001): Critical Mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age. *Transportation* 28 (4): 347–362.
- Boothroyd, S. (2002): Spraypaint Slinger, Celebration, and a Tidal Wave of Outrage. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 23–29.
- Bortz, J. und N. Döring (2006): Forschungsmethoden und Evaluation. Für Human- und Sozialwissenschaftler. *Springer-Lehrbuch*. Heidelberg (Springer).
- Bradley, K. (2015): Open-Source Urbanism: Creating, Multiplying and Managing Urban Commons. *Footprint* Vol. 9 (Issue 1): 91–107.
- Burton, M. (2002): Rugged Individualists of the Road Unite! In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 18–22.
- Carlsson, C. (2002a): Introduction. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 5–8.
- Carlsson, C. (2002b): Cycling Under the Radar - Assertive Desertion. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 75–82.
- Carlsson, C. (2002c): Bicycling over the Rainbow: Redesigning Cities - and beyond. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 235–238.
- Christiaens, J. (2014): Budapest's last Critical Mass sets new record (Hungary). Internet: <http://www.eltis.org/discover/news/budapests-last-critical-mass-sets-new-record-hungary-0> 01.04.2014 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Critical Mass Frankfurt (2015): Critical Mass Frankfurt am Main. Internet: http://www.critical-mass-frankfurt.de/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=1&Itemid=29 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Critical Mass Wikia (2015): List of rides. Internet: http://criticalmass.wikia.com/wiki/List_of_rides (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- D'Andrade, H., B. Verdekal, C. Carlsson, J. Swanson, K. Roberts und N. French (2002): How to Make a Critical Mass. Lessons and Ideas from the San Francisco Bay Area Experience. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 239–248.

- Day, R. (2005): Gramsci is Dead. Anarchist Currents in the Newest Social Movements. London (Pluto Press).
- Debord, G. (1996): Die Gesellschaft des Spektakels. Berlin (Edition Tiamat).
- Diekmann, A. (2013): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek (Rowohlt-Taschenbuch-Verlag).
- Dyer, J. (2002): The Velorution will not be Digitized. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 140–144.
- Erkens, J. (2015): Offenbach: Im Pulk um den Kaiserlei-Kreisel. Internet: <http://www.fr-online.de/offenbach/offenbach-im-pulk-um-den-kaiserlei-kreisel,1472856,31064220.html> 28.06.2015 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Ertelt, A. (2012): Stuttgart 21 und das Recht auf Stadt. Goethe-Universität Frankfurt (Masterarbeit).
- Facebook (2015): Critical Mass - Frankfurt (Diskussionsgruppe). Internet: <https://www.facebook.com/groups/critical.mass.frankfurt/> (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- fahr' Rad Mainz (2015): 1. Internationaler PARK(ing) Day in Mainz – fahr Rad in Mainz! Internet: <http://fahrradmainz.de/magazin/aktion/parking-day-in-mainz/> 09.09.2015 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Ferrell, J. (2011): Corking as community policing. *Contemporary Justice Review* 14 (1): 95–98.
- Find, C. (2015): Imame und Rabbiner radeln gemeinsam. „Cycling Unites“-Tour wirbt für Toleranz. Internet: <http://www.rbb-online.de/panorama/beitrag/2015/03/cycling-unites-critical-mass-tour-berlin.html> 20.03.2015 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Furness, Z. (2007): Critical Mass, Urban Space and Vélomobility. *Mobilities* 2 (2): 299–319.
- Furness, Z. (2013): Critical Mass gegen die Automobilkultur. In: Ilundáin-Agurruza, J., M. W. Austin und P. Reichenbach (Hrsg.): Die Philosophie des Radfahrens. Hamburg (mairisch Verlag): 89–103.
- Gebhardt, D. und A. Holm (2011): Initiativen für eine Recht auf Stadt. In: Holm, A. (Hrsg.): Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen. Hamburg (VSA): 7–23.
- Gläser, J. und G. Laudel (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Wiesbaden (VS-Verlag).
- Graeber, D. (2002): The new Anarchists. *New Left Review* 13 (1): 61–73.
- Harloff, T. (2014): Critical Mass: Radprotest für bessere Bedingungen. Vom schwierigen Werben um Verständnis. Internet: <http://www.sueddeutsche.de/auto/fahrradprotestbewegung-critical-mass-vom-schwierigen-werben-um-verstaendnis-1.1978110> 30.04.2014 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Hartz, B. (2015): Fahrradbewegung Critical Mass. Und wohin fahren wir jetzt? Internet: <http://www.taz.de/!5014987/> 24.05.2015 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Harvey, D. (2008): The Right to the City. *New Left Review* 53 (Sep-Oct): 23–40.

- Harvey, D. (2014): *Rebellische Städte. Vom Recht auf Stadt zur urbanen Revolution*. Berlin (Suhrkamp).
- Hernandez, C. (2007): Ready or Not, the Velorution has Arrived: Critical Mass - an Exercise in Democracy. *Loyola Journal of Public Interest Law* 8 (2): 133–161.
- Horton, D. (2002): Lancaster Critical Mass: Does It Still Exist? In: Carlsson, C. (Hrsg.): *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*. Edinburgh (AK Press): 60–67.
- Humphries, M. (2002): I am a Critical Mass. In: Carlsson, C. (Hrsg.): *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*. Edinburgh (AK Press): 44–51.
- It started with a fight (2015): *Critical Mass Deutschland*. Internet: <http://itstartedwithafight.de/critical-mass-deutschland/> (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Iveson, K. (2013): Cities within the City. Do-It-Yourself Urbanism and the Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research* 37 (3): 941–956.
- Kessel, A. (2002): What they're wrong about Critical Mass. The Fellacy of Bicycle Advocates' Critique. In: Carlsson, C. (Hrsg.): *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*. Edinburgh (AK Press): 105–111.
- Klett, M. (2002): A Uniquely Democratic Experiment. In: Carlsson, C. (Hrsg.): *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*. Edinburgh (AK Press): 90–93.
- Mayer, H. (2009a): Interview und schriftliche Befragung. Entwicklung, Durchführung und Auswertung. München (Oldenbourg).
- Mayer, M. (2009b): The 'Right to the City' in the Context of Shifting Mottos of Urban Social Movements. *City* 13 (2-3): 362–374.
- Mayer, M. (2011): Recht auf die Stadt-Bewegungen in historisch und räumlich vergleichender Perspektive. In: Holm, A. (Hrsg.): *Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen*. Hamburg (VSA): 53–77.
- Mitchell, D. (2012): Traffic Logic and Political Logic. *Radical History Review* 2012 (114): 165–173.
- Mullis, D. (2013): Recht auf die Stadt. Facetten und Möglichkeiten einer Parole. *Emanzipation* 3 (2): 57–70.
- Mullis, D. (2014): *Recht auf die Stadt. Von Selbstverwaltung und radikaler Demokratie*. Münster (Unrast).
- Nicholls, W., J. Beaumont und B. Miller (2013): Conceptualizing the Spatialities of Social Movements. In: Nicholls, W., J. Beaumont und B. A. Miller (Hrsg.): *Spaces of Contention. Spatialities and Social Movements*. Farnham (Ashgate): 1–23.
- Parnack, C. (2015): Der Straßenkampf. *Die Zeit* (36): 11–13.
- Pickerill, J. und P. Chatterton (2006): Notes towards autonomous geographies: Creation, resistance and self-management as survival tactics. *Progress in Human Geography* 30 (6): 730–746.
- Purcell, M. (2015): Das Recht auf Stadt: Der Kampf für Demokratie in der urbanen Öffentlichkeit. *dérive* 15 (60): 28-31; 37-41.

- Scheuermann, F. (2014): Radfahren in Frankfurt: "Wir sind der Verkehr". Internet: <http://www.fr-online.de/stadt-rad/radfahren-in-frankfurt--wir-sind-der-verkehr-,26706880,27033866.html> 05.05.2014 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- Schmid, C. (2005): Stadt, Raum und Gesellschaft. München (Steiner).
- Schmid, C. (2011): Henri Lefebvre und das Recht auf Stadt. In: Holm, A. (Hrsg.): Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen. Hamburg (VSA): 25–51.
- Schnell, R. (2012): Survey-Interviews. Methoden standardisierter Befragungen. *Studienskripten zur Soziologie*. Wiesbaden (VS-Verlag).
- Sellars, S. (2010): Hakim Bey. Repopulating the Temporary Autonomous Zone. *Journal for the Study of Radicalism* 4 (2): 83–108.
- Shepard, B. und K. Moore (2002): Reclaiming the Streets of New York. for a World without Cars. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 195–202.
- Stehlin, J. (2013): Regulating Inclusion: Spatial Form, Social Process, and the Normalization of Cycling Practice in the USA. *Mobilities* 9 (1): 21–41.
- Stender, B. (2002): From the Ground Up. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 87–89.
- Switzky, J. (2002): Riding to See. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 186–192.
- Waymann, A. (2014): Critical Mass in Budapest: „Es sollte keine Spaßparade sein“. Internet: <http://www.taz.de/!5043625/> 9.08.2015 (Zuletzt geprüft: 28.09.2015).
- White, T. (2002): Reels on Wheels. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 145–152.
- Williams, L. (2010): Hakim Bey and Ontological Anarchism. *Journal for the Study of Radicalism* 4 (2): 109–137.
- Wilson, J. (2002): Unleashing Public Imagination. In: Carlsson, C. (Hrsg.): Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh (AK Press): 94–99.

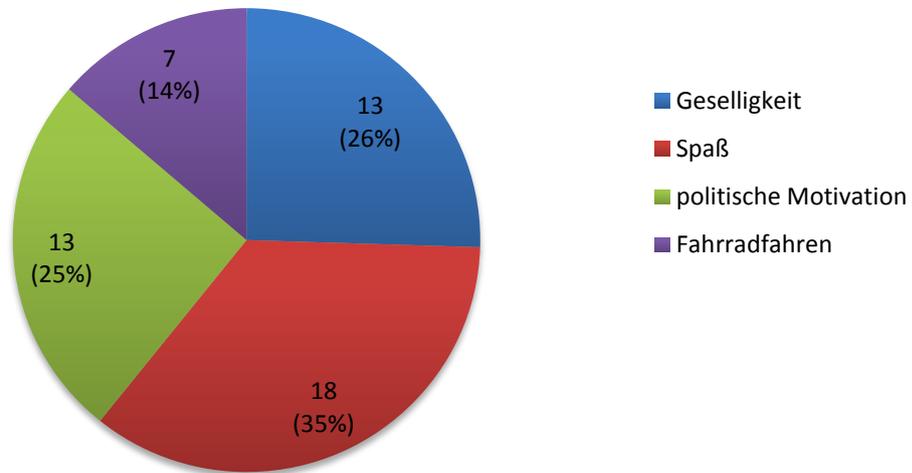
9. Anhang

Qualitative Inhaltsanalyse										
Interview-Nr.	Kennzeichnung	Datum	Geschlecht	Alter	Anzahl der Teilnahmen	Teilnahmegründe			weitere Gründe	Wie hast du von CM mitbekommen?
						Grund 1	Grund 2	Grund 3		
1	3.1	1	2	3	1	1				1
2	3.2	1	1	2	4	2	4	2		6
3	4	1	2	3	4	3	4	1		1
4	5.1	1	2	3	4	2	4	2		2
5	5.2	1	2	3	2	1	2	3		3
6	5.3	1	2	3	1	2	1	3		1
7	6	1	2	2	2	3	3	2		1
8	7.1	1	2	3	4	4	2			2
9	7.2	1	2	4	1					1
10	8	1	2	4	4	1	4			4
11	9.1	1	2	3	2	2				4
12	9.2	1	2	3	2	2	2			4
13	10	1	1	4	1	2	1	4		1
14	11	1	2	3	4	4	4			1
15	12	1	2	3	4	1	2	4		4
16	13.1	1	1	3	2	1	3	2		1
17	13.2	1	1	3	2	2	3			3
18	14	1	2	2	2	4	2	1		6
19	15.1	1	2	3	4	4	1	1		4
20	15.2	1	2	3	4	2	1	1		1
21	16	1	2	3	1	4	2	4		3
22	1	2	2	3	2	2	4	3		1
23	2	2	2	3	3	3	1	2		3
24	3.1	2	2	3	1	1	3	3		3
25	3.2	2	2	4	1	3	1	2		1
26	3.3	2	1	4	1	4	2	1		1
27	4.1	2	1	4	3	2				1
28	4.2	2	2	4	3	4	3	1		2
29	5	2	2	2	2	4	4	1		1
30	6.1	2	2	3	2	1	3	2		1
31	6.2	2	1	3	4	1	4	2		4
32	7.1	2	2	3	4	3	1	4		5
33	7.2	2	2	3	4	3	1	1		5
34	9.1	2	2	3	4	4	1	1	2	1
35	9.2	2	1	3	4	2	4	4		3
36	9.3	2	2	3	3	2				5
37	10	2	1	3	3	4	2	4		1
38	11.1	2	2	2	3	2	3	2	1	1
39	11.2	2	2	3	1	3	1			1
40	11.3	2	2	3	1	3				4
41	12.1	2	2	1	1	1	3	1		1
42	12.2	2	1	1	1	2	3			1
43	13	2	2	3	4	2	4	1		3
44	14	2	2	3	3	4	1			6
45	15.1	2	1	3	4	3	3	1		1
46	15.2	2	2	3	3	2	3	1		1

Datum: 1 = 05.07.2015 2 = 10.07.2015	Geschlecht: 1 = weiblich 2 = männlich	Alter: 1 = < 18 2 = 18 - 25 3 = 26 - 50 4 = > 50	Teilnahmehäufigkeit: 1 = Erstteilnehmer 2 = seltene Teilnahme (1-3) 3 = häufige Teilnehmer (4-9) 4 = regelmäßige Teilnahme (> 10 / länger als ein Jahr)	Teilnahmegründe: 1 = Geselligkeit 2 = Spaß 3 = Fahrradfahren 4 = politisch Motivation	Erstkontakt mit Critical Mass: 1 = über Freunde 2 = über Fahrrad-Community 3 = Internet 4 = durch zufälliger Begegnung mit Critical Mass 5 = Werbung (Flyer, Sticker etc.) 6 = keine Angabe
---	--	---	--	--	--

Abb. 8: Datensatz der empirischen Untersuchung

Teilnahmegründe Sonntag, 05.07.2015

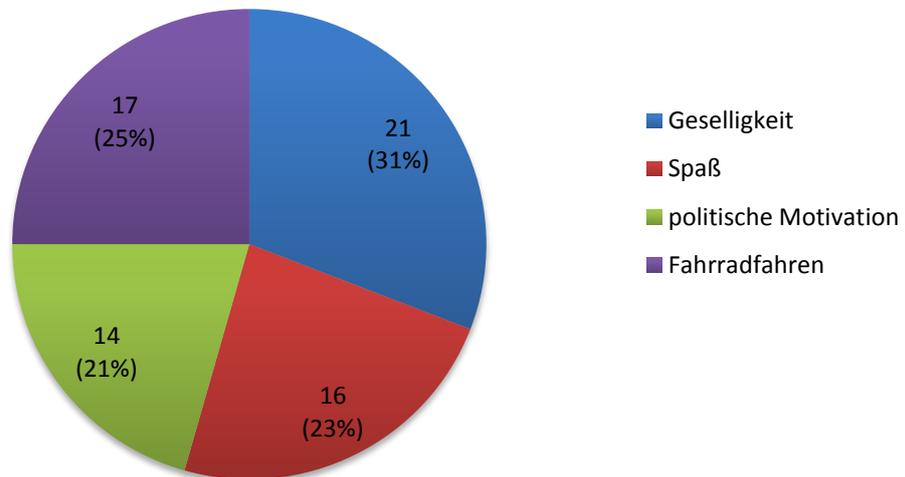


Genannte Teilnahmegründe = 51
Anzahl Befragter = 21

absolute Nennungen
(prozentualer Anteil)

Abb. 9: Teilnahmegründe 05.07.2015

Teilnahmegründe Freitag, 10.07.2015



Genannte Teilnahmegründe = 68
Anzahl Befragter = 25

absolute Nennungen
(prozentualer Anteil)

Abb. 10: Teilnahmegründe 10.07.2015

Begründung regelmäßiger Teilnehmer für ihre Teilnahme

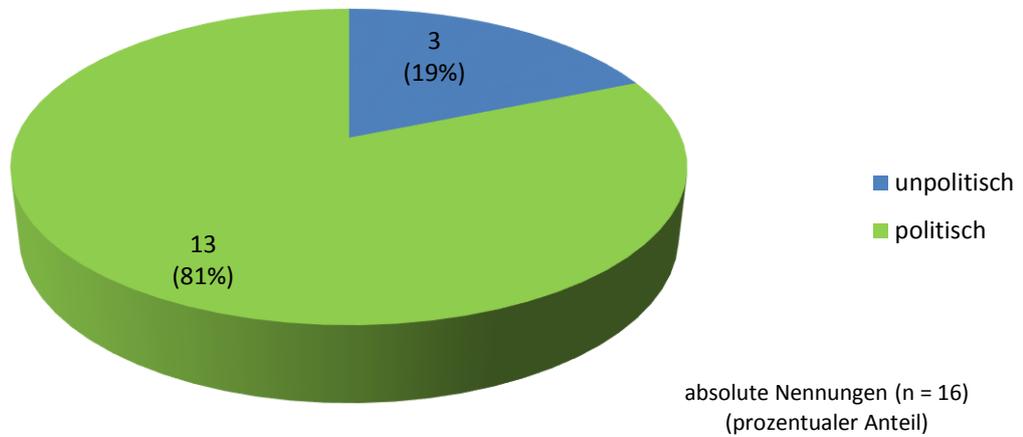


Abb. 11: Politisch motivierte Teilnahmegründe regelmäßiger Teilnehmer

Teilnahmegründe an der *Critical Mass* (gruppiert nach Nennung)

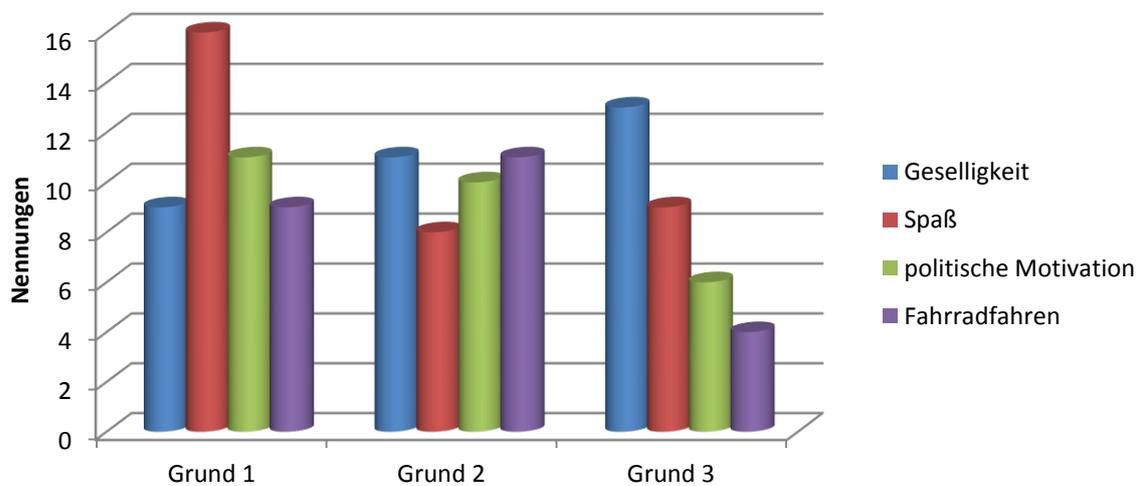


Abb. 12: Teilnahmegründe gruppiert nach Nennung

Wie hast du von der *Critical Mass* mitbekommen?

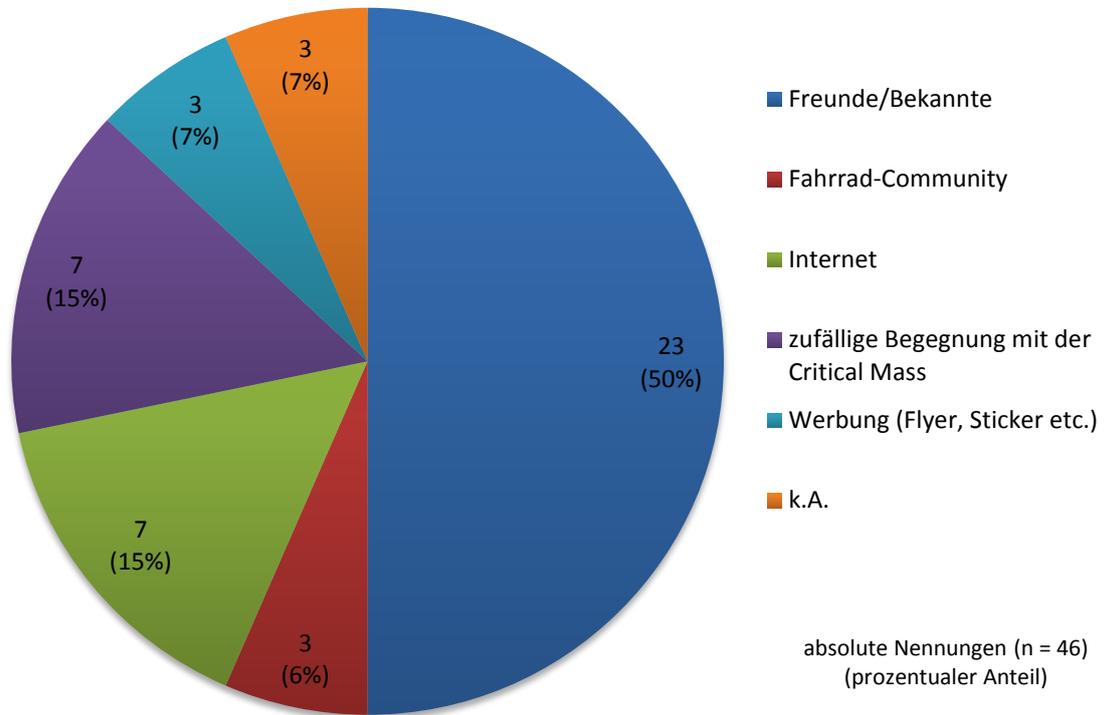


Abb. 13: Erstkontakt mit der *Critical Mass*

10. Eigenständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende schriftliche Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Die Stellen, die anderen Werken im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, wurden durch Quellenangaben im Text deutlich gemacht. Weiterhin versichere ich, dass diese Arbeit noch nicht in einem anderen Studiengang als Prüfungs- oder Studienleistung – auch nicht auszugsweise – verwendet wurde.

Frankfurt am Main, den 29.09.2015

Jan-Marc Joost