

***Critical Mass* als performative Kritik der städtischen Verkehrspolitik?**

Fahrradfahren mit Judith Butler auf dem Gepäckträger

Anke Strüver

Obwohl die meisten deutschen Großstädte über eine sehr schlechte Radverkehrsinfrastruktur verfügen, gewinnen innerstädtisches Radfahren und ein Engagement für das Rad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel stark an Bedeutung. Als Indiz für dieses Engagement gelten in Hamburg die monatlichen Critical Mass Radfahrten unter dem Motto „*We aren't blocking traffic... we are traffic!*“. Der Beitrag fragt vor diesem Hintergrund, inwiefern die *Critical Mass* als Aktionsform in Hamburg den Diskurs der autogerechten Stadt, die Straßenverkehrspolitik und die dominante räumliche Ordnung in Frage stellen kann und ob die *Critical Mass* als performative Kritik der normativen Ordnung im Sinne Judith Butlers verstanden werden kann.

Ersteinreichung: 30. Juni 2014; Veröffentlichung online: 16. November 2015
An english abstract can be found at the end of the document.

Das Fahrrad ist gegenwärtig das Fortbewegungsmittel der Stunde. Vor dem Hintergrund eines wachsenden Bewusstseins für Gesundheit, Nachhaltigkeit und Umweltschutz sowie zunehmender Verkehrs- und Mobilitätsprobleme in Großstädten, erfährt das am meisten benutzte Verkehrsmittel der Welt eine Renaissance. Ob als Teil des urbanen Lebensstils und als modisches Lifestyle-Produkt oder als kostengünstige und gesundheitsfördernde Alternative auf dem Weg zur Arbeit, das effizienteste von Muskelkraft angetriebene Fortbewegungsmittel der Welt, ist Statussymbol, Hoffnungsträger für Verkehrs- und Stadtplaner sowie Herausforderung bei der Neuordnung des städtischen Raums zugleich.

(vgl. Museum der Arbeit 2014)[1]

1. Einleitung

Radfahren in der Stadt war und ist Mittel zum ‚Transport‘ des eigenen Körpers, zur Überwindung räumlicher Distanzen – um von A nach B zu gelangen und um möglichst flexibel und unabhängig ein örtliches Ziel zu erreichen. Darüber hinaus verstehen viele überzeugte Radfahrer_innen ihre ‚Verkehrsmittelwahl‘ auch als eine politische Botschaft, womit sie unter anderem auf Luftverschmutzung, Freiflächenverbrauch, autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung aufmerksam machen. Innerstädtisches Radfahren

erlebt in den vergangenen Jahren einen deutlichen Aufschwung, der neben dem Radfahren als Mobilitätsform auch auf der Stilisierung des Fahrrads als Lifestyle-Element basiert.

Dem gegenüber steht allerdings in Deutschland – und insbesondere in Großstädten wie Berlin oder Hamburg – eine unzureichende Radverkehrsinfrastruktur, das heißt innerstädtische Velorouten oder zumindest gut ausgebaute Radverkehrsstreifen oder Radwege sind kaum vorhanden. Radwege sind teilweise mit nur 40cm ‚Breite‘ extrem schmal, enden abrupt, schlängeln sich um Laternenpfähle und Altglascontainer, sind durch Schlaglöcher und Baumwurzeln aufgebrochen und zudem häufig von parkenden Autos oder Mülltonnen versperrt. So gehörte etwa Hamburg im bundesweiten „Fahrradklimatest“ des ADFC von 2012 (wie auch bereits 2005) zu den fahrradunfreundlichsten Städten Deutschlands: Unter den 38 Städten Deutschlands mit mehr als 200.000 Einwohner_innen belegte Hamburg mit Platz 34 einen der letzten Ränge in Sachen Fahrradfreundlichkeit. Zugleich fahren in Hamburg überdurchschnittlich viele Menschen Rad und engagieren sich für das Fahrradfahren in der Stadt. In dem – vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützten – Fahrradklimatest werden unter anderen „die TeilnehmerInnenrekorde der Critical Mass“ als Indiz für das Engagement der Radfahrer_innen in Hamburg betont (vgl. Drescher/Lau 2013).[2]

Seit dem Frühjahr 2000 finden in Hamburg am jeweils letzten Freitag eines Monats *Critical-Mass*-Radfahrten unter dem Motto „*We aren't blocking traffic... we are traffic!*“ statt, die die Nutzung des öffentlichen Straßen-Raumes als Radfahrparade parodieren und zelebrieren.

Die Protestform *Critical Mass* ist 1992 in San Francisco als Gruppenradfahrt während der Rushhour am jeweils letzten Freitag eines Monats entstanden, um auf die Präsenz des Fahrrades als innerstädtisches Verkehrsmittel aufmerksam zu machen. Die Radfahrer_innen sahen dies als Gegenmaßnahme zur Vernichtung beziehungsweise einseitigen Nutzung des öffentlichen Raums, insbesondere durch Autos. Seitdem hat sich die *Critical Mass* als ‚organisierter Zufall‘, mobile Party (oft mit Musik und Verkleidung) und ‚Demonstration ohne Anführer_in‘ entwickelt und sich unter Beibehaltung des ursprünglichen Mottos in mehreren 100 Städten auf vier Kontinenten ausgebreitet (vgl. Blickstein/Hanson 2001, Carlsson 2002, Carlsson/Elliot/Camarena 2012, Furness 2007; 2010).

Eine *Critical Mass* ‚experimentiert‘ mit der Nutzung des öffentlichen Raumes, da die Radfahrer_innen als *geschlossene Gruppe* (in Deutschland: „als geschlossener Verband von mindestens 16 Mitfahrenden“, s. u.) auf der Fahrbahn fahren, zum Zusammenhalt der Gruppe Ampel- und andere Verkehrszeichen ignorieren und dadurch den Autoverkehr auf der jeweiligen Fahrbahn sowie an Straßenkreuzungen und in den Querstraßen kurzfristig aufhalten. Sie eignet sich somit vorübergehend einen städtischen Teilraum an, der eigentlich dem motorisierten Individual- und Personennahverkehr vorbehalten ist.

Um das Fahren möglichst sicher und als geschlossene Gruppe durchzuführen, wird an Kreuzungen und Einmündungen das *corking* praktiziert: Dabei stellen sich einzelne Teilnehmende mit ihren Rädern vor die Autos, um diese und den nachfolgenden Autoverkehr wie mit einem Flaschen-Korken zu

blockieren, bis alle *Critical Mass* Teilnehmer_innen vorbeigefahren sind.[3] Zugleich wird das *Corking* genutzt, um wartende Autofahrer_innen und Fußgänger_innen über Anlass und Ziele der Aktion (die Sichtbarmachung des Fahrrades als Verkehrsmittel) zu informieren.

Vor diesem Hintergrund fragt dieser Beitrag, inwiefern das einmal monatlich stattfindende ‚Fahrradevent‘ *Critical Mass* als Aktionsform durch das mehrstündige Befahren von großen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen in Hamburg den Diskurs der autogerechten Stadt, die Straßenverkehrspolitik und damit die dominante räumliche Ordnung in Frage stellt – oder ob es sich eher (‚nur‘) um eine rollende Straßenparty mit Musik und Verkleidung handelt. Hinter dieser Frage steht gleichwohl die übergeordnete theoretische Frage, ob die *Critical Mass* durch Irritation zur Subversion, zur Veränderung, führen kann und ob diese Form der Subversion als performative Kritik der normativen Ordnung im Sinne Judith Butlers verstanden werden kann – das heißt als Kritik an den Normen der städtischen Verkehrspolitik und -ordnung.

Theoretischer Ausgangspunkt des Aufsatzes ist Zack Furness‘ These der ‚*Critical Mass* als performative Kritik‘ (Furness 2007: 302), die mithilfe der theoretischen Überlegungen von Foucault und Butler zum ‚kritischen Tun‘ kontextualisiert wird. Anschließend werden einige Hintergrundinformationen zur Entstehung und Entwicklung der *Critical Mass* als besondere Form der urbanen Protestkultur in den 1990er Jahren in den USA vorgestellt. Schließlich geht es um das subversive Potenzial und das kritische Tun der *Critical Mass* in Hamburg. Im Mittelpunkt dieses Beitrages steht dabei nicht die Hamburger Stadt- und Verkehrspolitik oder -Planung, sondern eine besondere Form des urbanen Protests.

2. Performative Kritik: Parade, Parodie oder Politik?

Um die *Critical Mass* als performative Kritik der städtischen Verkehrspolitik zu diskutieren, sollen kurz die in einem performativitätstheoretischen Kontext verwendeten Begriffe von Subjekt, Macht und Kritik eingeführt werden. Dies geschieht im Anschluss an die Überlegungen von Michel Foucault und Judith Butler v. a. im Hinblick auf das verantwortungsvolle Handeln postsouveräner Subjekte. Sebastian Nestler definiert auf Grundlage von Foucault und Butler einen performativen Kritikbegriff folgendermaßen: „Kritik bedeutet keine abstrakte Idee, sondern ein *Tun*, ein konkretes Handeln in bestimmten Kontexten des Alltags. [...] Kritik bedeutet dabei nicht das Verlassen des Feldes der Macht, sondern das Verschieben von Effekten der Macht.“ (Nestler 2011: 48, Hervorh. d. A.) Um dies am Beispiel der *Critical Mass* zu erörtern, bedarf es einer Erläuterung von Foucaults Machtbegriff und darauf aufbauend seines Subjektbegriffs, um erst dann mit Butler der Frage nach performativer Kritik und kritischem Tun nachzugehen.

2.1. Macht und Kritik

Michel Foucaults diskurstheoretische Konzeption von Macht als komplexes, mehrdimensionales Verhältnis der Elemente einer Gesellschaft zueinander geht über die klassische unidirektionale Unterdrückungsthese hinaus: Macht wird als repressiv, aber auch als produktiv – als relationales Gefüge

– aufgefasst, das auch die Subjekte einer Gesellschaft konstituiert. Dieses Gefüge schließt Möglichkeiten des Widerstands mit ein, so dass für Foucault Kritik ein Teil des gesellschaftlichen Machtfeldes ist. Die Freiheit, Kritik und Widerstand zu üben, ist Voraussetzung von Macht: „Wo es Macht gibt, gibt es Widerstand. Und doch, oder vielmehr gerade deswegen, liegt der Widerstand niemals außerhalb der Macht.“ (Foucault 1977: 116, vgl. auch Foucault 1987) „Kritik“ wiederum beschreibt Foucault (1992: 12) als „Kunst, nicht dermaßen regiert zu werden“. Kritisches Handeln ist ein Auflehnen gegen die Unterwerfung unter die gegebenen gesellschaftlichen Verhältnisse und normativen Ordnungen; Kritik hat die „Funktion der *Ent*unterwerfung“ und ist Ausdruck der „reflektierten Unfügsamkeit“ (ebd.: 15, Hervorh. d. A.).

Judith Butler führt diesen Kritik-Begriff weiter aus. Für sie ist Kritik eine normative Verpflichtung beziehungsweise Verantwortung, deren Ursprung gleichwohl nicht im vorgesellschaftlich-autonomen Subjekt liegt, sondern Teil des Selbstbildungsprozesses ist. Dementsprechend meint Verantwortung kein direktes Widersprechen „gegen diese oder jene staatliche Forderung [..., sondern] nach der Ordnung zu fragen, in der eine solche Forderung lesbar und möglich wird“ (Butler 2002: 258), um dann reflektiert und unfügsam zu handeln. Kritisches Handeln bezieht sich somit nicht auf ein souveränes Vernunftsubjekt oder eine Positionierung außerhalb des herrschenden Diskurses. Berücksichtigt werden müssen dementsprechend auch die Prozesse der Selbstbildung und Subjektkonstitution, um sich kritischem Tun jenseits von Autonomie und Rationalität anzunähern.

2.2. *Subjekt, Subjektivierung und Diskurs*

Um wirksam zu sein, müssen Diskurse – machtkritische wie machtkonforme – durch Subjekte und deren Handeln aktiviert werden. Gleichzeitig konstituieren und regieren Diskurse in jeweils spezifischer Weise Subjekte.[4] Die Entlarvung des Mythos vom autonomen Vernunftsubjekt gehörte zu Foucaults zentralen Interessen. Er hat untersucht, wie „Menschen *zu Subjekten gemacht* werden“ – aber auch, wie „ein Mensch *sich selber in ein Subjekt verwandelt*“ (Foucault 1987: 243, Hervorh. d. A.). Für Foucault ist die Subjektkonstitution zum einen Effekt des Zusammenwirkens von Disziplinar- und Biomacht. Erstere wirkt normierend und normalisierend auf die Subjekte ein, letztere erzeugt ihr mit der Norm konformes Verhalten (vgl. Foucault 1976, 1977). Jenseits von Disziplinar- und Biomacht ist aber zum anderen auch die in der gouvernementalitätstheoretischen Erweiterung beschriebene *Selbstführung* bedeutender Teil der Subjektkonstitution. In Foucaults machanalytischer Erweiterung hin zum gouvernementalen Regieren, einschließlich der „Regierung zur Selbstführung“, d. h. der Inkorporierung gesellschaftlicher Diskurse in Form von Selbst-Techniken, durch die sich das Individuum als Subjekt erkennt und konstituiert, gilt das Subjekt als zentrales Scharnier zwischen den disziplinierenden und den sich-selbst-führenden Formen des Regierens. Dazu gehört auch die oben zitierte ‚Kritik‘ als Fähigkeit, nicht gesellschaftskonform normiert beziehungsweise regiert zu werden (vgl. Foucault 1986; 2004).

Auch in Butlers Subjektkonzeption sind Menschen weder auf ihre Intentionen noch auf strukturelle Determinanten reduzierbar. Sie führt dies unter

anderem im Anschluss an Foucault aus und legt dar, dass Voraussetzung des Menschseins einerseits die Unterwerfung von Subjekten unter die Macht ist, zugleich aber Widerstand und Kritik („Entunterwerfung“) nicht außerdiskursiv sind. Sie spricht sich deutlich gegen das „Trugbild der Souveränität“ des Subjekts (Butler 1998: 29) und für ein Verständnis als postsouveränes Subjekt aus (ebd.: 198). Doch zugleich ist dieses Subjekt fähig, „sich selbst als ein ‚Ich‘ zu zitieren“ (Butler 1993: 131), als ‚Ich‘ den „Status eines Wahrnehmungsobjektes“ zu erlangen (Butler 2001: 158) und ‚unfügsam‘ kritisch zu handeln.

Sowohl Foucault als auch Butler sehen in der Kritik als Einspruch und Entunterwerfung zunächst die Offenlegung und Entnaturalisierung vermeintlicher ‚natürlicher Gegebenheiten‘. Durch die Entnaturalisierung wird das Kritisierte als gesellschaftlich Konstruiertes und somit Veränderbares sichtbar. Während Foucault anhand des Gouvernementalitätskonzepts den Fokus damit auf die Mikropraktiken der Macht in der Alltagspraxis legt, konkretisiert Butler die Begriffe von Kritik als Entunterwerfung und Widersprechen dahingehend, dass sie Kritik *als performatives Tun* versteht.

2.3. Performativität

Stärker noch als Diskurs und Diskursivität wird ‚Performativität‘ nicht als vorrangig sprachliches Phänomen, sondern als soziale Praxis verstanden. Bezugnehmend auf Austins Sprechakttheorie (Austin 2002 [1962]), die sich auf den *Gebrauch* von Sprache (*use*) und insbesondere auf das mit sprachlichen Äußerungen verbundene *Tun* konzentriert (*doing*), werden performative Äußerungen als solche bezeichnet, die als Handlungen das vollziehen, über das gesprochen wird: Kommunikation wird ‚Tat-Sache‘ durch (Inter-)Aktion. Judith Butler greift Austins Sprechakttheorie auf, um zu betonen, dass Sprechakte des Vollzugs, des Tuns bedürfen, *um erfolgreich zu sein*. Sie verbindet dies mit dem Iterabilitäts-Konzept Derridas (1976), in dem Derrida auf die Veränderungen im Zuge von Wiederholungen des performativen Tuns aufmerksam macht. Denn Performativität ist kein vereinzelter oder intentionaler Sprechakt „durch den ein Subjekt dem Existenz verschafft, was sie/er benennt, sondern vielmehr jene ständig wiederholende Macht des Diskurses, diejenigen Phänomene hervorzubringen, welche sie reguliert“ (Butler 1995: 22), beziehungsweise die sich „ständig wiederholende und zitierende Praxis, durch die der Diskurs die Wirkungen erzeugt, die er benennt“ (ebd.). Performatives Tun ist gleichermaßen Voraussetzung wie Effekt gesellschaftlicher Normen und diskursiver Ordnungen.

Neben der Erweiterung des Sprechaktes um das performative Tun ist für Butler insbesondere der sich ständig wiederholende, zitierende und oftmals ritualisierte Charakter von Sprechakten und deren Effekten bedeutsam, der jedoch häufig unhinterfragt bleibt und daher scheinbar natürliche Formen annimmt. Gerade diese Naturalisierung verschleiert den gesellschaftlichen Ursprung von Sprechakten und deren Effekte und verleiht ihnen dadurch ihre Wirkmächtigkeit. Doch performative Sprechakte können im Prozess des Wiederholens auch scheitern (Austin 2002, Butler 1998), so dass sich hier – neben der Verschiebung von Bedeutungen – weitere Möglichkeiten zur Veränderung, zur Irritation, Subversion und politischen Intervention

eröffnen. Andersherum formuliert: Um zu gelingen, sind performative Sprechakte von den ‚passenden‘ Kontexten abhängig.

Wie oben bereits angedeutet, ist das Performativitätskonzept verbunden mit der Entunterwerfung und damit der Ermöglichung von Veränderung. Insbesondere Derrida (1976) hat betont, dass Sprechakte aufgrund des Prinzips der Zitatförmigkeit (statt Originalität) von Bedeutungskonstitutionen die Möglichkeit der Bedeutungsverschiebung, der Veränderung, umfassen. Das heißt, performative Sprechakte können einerseits nur funktionieren, indem sie Vorhandenes kopieren und zitieren. Andererseits ist das wiederholte Ausführen performativer Sprechakte ein Prozess der Resignifikation – und gerade in der Wiederholung liegt die unumgängliche Veränderung (Derridas ‚Iterabilität‘). Dabei ist das Subjekt nicht frei von Verantwortung, die mit dem „Sprechen als Wiederholung, nicht als Erschaffung verknüpft“ ist (Butler 1998: 62). Das Subjekt ist somit kein souverän handelndes und sprechendes, sondern ein diskursiv normiertes, das den Diskurs, den es reproduziert, nicht kontrollieren kann, aber dennoch für seine sprachlichen Äußerungen verantwortlich ist. Epistemologisch und ontologisch interessant bleibt dann die Frage, inwiefern das diskursiv-normierte und performativ-materialisierte postsouveräne Subjekt Handlungsspielräume im Prozess der Resignifikation – beziehungsweise des Scheiterns von performativen Sprechakten – erkennen und im Sinne von kritischem Tun nutzen will und kann.

2.4. Performative Kritik und Veränderung

Kritik beziehungsweise kritisches Tun kann zwar das Feld der Macht nicht von außen verändern oder verlassen, sich aber innerhalb des Feldes subversiv die Normen aneignen und damit deren Effekte verändern; kritisches Tun ist in dieser theoretischen Perspektive eine „Praxis der Improvisation im Rahmen des Zwangs“ (Butler 2009: 9). Performative Kritik basiert auf der Aneignung der zu kritisierenden Normen, um sie im Prozess der Aneignung zu verändern. Performative Kritik ist für Butler eine strategische Politik, die durch diskursimmanente, subversive Wiederholungen lokale Möglichkeiten des Widersprechens, des Variierens und der ‚Rebellion‘ schafft. „Ohne die Einheit als Voraussetzung oder Ziel [...] könnten *provisorische Einheiten im Kontext der konkreten Aktionen* entstehen.“ (Butler 1991: 36, Hervorh. d. A.) Butler plädiert für politische Bündnisse als „offene Vereinigung, die vielfältige Konvergenzen und Divergenzen zulässt“ (ebd.: 37) und „lokale Möglichkeiten der Intervention“ nutzt (ebd.: 216). Dabei beschreibt sie auch, dass oder wie gesellschaftliche Interaktionen sowohl die Materialität des Raumes rekonfigurieren als auch räumliche Materialitäten politische Aktivitäten initiieren können (vgl. Butler 2011). Die von ihr gewählten Beispiele – der Arabische Frühling und die *Occupy*-Bewegung – waren Versammlungen verkörperter Subjekte an materiellen Orten (wie dem Tahrir-Platz in Kairo und dem Zuccotti-Park an der Wall Street in New York City) – und die mediale beziehungsweise digitale Verbreitung dieser Versammlungen hat aus den lokalen Bewegungen globale gemacht. Und auch jenseits dieser prominenten Beispiele geht Butler davon aus, dass versammelte Körper (in ihrer Materialität) durch die performative Kraft des Versammelns etwas sagen und tun: „Wenn sich Körper treffen, wie sie es tun, um ihre Empörung zum

Ausdruck zu bringen und um ihre plurale Existenz im öffentlichen Raum zu manifestieren, stellen sie auch weitgehende Forderungen auf.“ Die versammelten Körper „sagen“ – sie „tun“ – und verändern etwas, „ob sie dafür Worte nutzen oder nicht“ (Butler 2012: 82 f.).

3. Die *Critical Mass* als internationale Form des kreativen Fahrrad-Protests

Wie bereits oben erwähnt, versteht Zack Furness (2007: 302 ff.) in Anlehnung an Iain Bordens Ausführungen zum innerstädtischen Skateboardfahren (Borden 2001) die *Critical Mass* zum einen als performative Kritik, als besondere Form der urbanen Protestkultur. Zum anderen – und stärker theoretisch verortet – bezieht er sich auf die ‚Psychogeographie‘ der Situationistischen Internationalen sowie deren *Dérive*-Methode, die sich eine Stadt über das ‚ziellose Umherschweifen‘ aneignet (vgl. Debord 1980; 1996) und darüber auf eine veränderte Nutzung des öffentlichen Raumes abzielt.[5] In diesem Beitrag wird Furness’ These von der *Critical Mass* als performative Kritik der städtischen Verkehrspolitik allerdings auf den eben skizzierten theoretischen Denkraum übertragen, in dem politisches beziehungsweise kritisches Handeln nicht unhinterfragt im autonomen Vernunftsubjekt verortet ist: Ausgehend von Furness’ Feststellung: „Critical Mass creates space for people to imagine how resistance can be mobilized in new ways“ (Furness 2007: 314, Hervorh. im Orig.), geht es jenseits des selbstreflexiven Subjekts um die Mobilisierung, um die *Critical Mass* als *mobile* urbane Protestform, als Straßenparade oder -party.

Eine *Critical Mass* ist weder als politische Demonstration angelegt (und dementsprechend ist sie auch nicht als solche angemeldet), noch vertritt sie klare politische Forderungen. Zugleich verfolgt jedoch jede einzelne *Critical Mass* überall das Ziel, auf die Bedeutung des Fahrrades im Stadtverkehr beziehungsweise auf die Erhöhung der Sichtbarkeit und Sicherheit der Radfahrer_innen als Teil des Stadtverkehrs hinzuweisen. „Critical Mass ist in erster Linie eine direkte Aktion, eine anarchische Veranstaltung, in der die Fahrten nicht von öffentlicher Seite geregelt werden und die Fahrer durch Selbstbestimmtheit, Autonomie und eine nicht hierarchische Struktur motiviert werden.“ (Furness 2013: 90) Diese Form der Selbstbestimmtheit beinhaltet neben der direkten Aktion im Sinne von kollektiv ausgeübter rollender Rebellion auch eine Vielfalt an Interpretationen, wofür oder wogegen konkret Position bezogen wird (z. B. Anti-Auto-Aktion, Zelebrieren des Radfahrens zur Emissionsreduktion). Blickstein und Hanson (2001: 348) behaupten zwar: „sustainable transportation is at the core of the groups’ unwritten agenda“ – das erscheint allerdings mittlerweile als zu einseitige Interpretation. Denn auch wenn Fahrradfahren im Allgemeinen und die *Critical-Mass*-Touren im Besonderen als Verkörperungen alternativer und vor allem nachhaltiger Mobilitäts- und Bewegungsformen gelten, so stehen neben Nachhaltigkeits-Aspekten auch die Kritik an der anhaltend autozentrierten Stadtplanung sowie die Forderung nach Teilhabe an der Stadtgestaltung und -nutzung sowie das ‚Recht auf Stadt‘ in Anlehnung an Lefebvre zur Disposition (vgl. Furness 2007; 2010). Und schließlich liegt aufgrund zahlreicher Beobachtungen in Nordamerika und Europa die Vermutung nahe, dass für viele Teilnehmer_innen an einer *Critical*

Mass auch der Spaß am Event eine Rolle spielt. Denn die in der Literatur wie auch auf den jeweiligen Websites zu lokalen *Critical Masses* zitierten Teilnehmenden bezeichnen sie als kollektive Protestform, als Straßenparty oder -theater sowie als Gemeinschaftserlebnis, bei dem – anders als im Verkehrsalltag – die Masse der Räder vorübergehend die Autos verdrängt (Aldred/Jungnickel 2012, Blickstein/Hanson 2001, Carlsson 2002, Furness 2007; 2010, Horton 2006, Leibetseder 2009).[6]

Weder in der Fremd- noch in der Selbstwahrnehmung lässt sich daher präzise und verallgemeinernd definieren, was eine *Critical Mass* ‚ist‘. Diese Unmöglichkeit spiegelt allerdings keine Unwissenheit oder Beliebigkeit wider, sondern ist Teil der Aktion: die anhaltend-aktive Interpretation durch die Teilnehmenden. Die *Critical Mass* verkörpert damit eine performative Aktion, die mit dem Recht auf Raum(-nutzung) experimentiert – die allerdings auch (an-)erkannt werden muss, um Kritik zu üben.

Wie Furness (2010: 79 f.) rückblickend auf seine Forschungen in Nordamerika zusammenfasst, haben die monatlich stattfindenden Events der *Critical Mass* die Radfahrer_innen trotz der (oder vielleicht auch durch die) Prinzipien als ‚unorganisierte Organisation‘ und als spielerisches Event politisiert und die öffentliche Wahrnehmung des Radverkehrs stark vergrößert. Einmal im Monat – fast überall am letzten Freitag im Monat – kommt es also als *Critical Mass* zum ‚Zelebrieren des Alltäglichen‘, zur Eventisierung des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad im urbanen Raum.

Eine *Critical Mass* ist keine hierarchisch gegliederte Organisation, sondern eine Gruppenaktion in Form einer ‚institutionalisierten Spontan-Aktion‘. Bis auf die Festlegung des Treffpunktes – früher über Flyer, mittlerweile digital kommuniziert – wird alles während der Fahrt durch die Gruppe der Teilnehmenden entschieden (Route, Corker_innen etc.).[7]

Furness (2010: 92 f.) charakterisiert diese ‚institutionalisierte Spontan-Aktion‘ als „Semiotik der Straße“ und zwar dahingehend, dass sie als ‚visuelles Spektakel‘ die motorisierte Nutzung der Straßen parodiert – und dieses Spektakel wird wiederum im Internet kommuniziert und zunehmend auch medial repräsentiert. Zugleich – und das grenzt sie von anderen visuellen Protestformen im Stadtraum, wie z. B. Graffitis, ab – ist die *Critical Mass* eine *verkörperte Bewegung*. Sie besteht aus einer Masse mobiler Körper im Straßen- und Stadtraum, die durch die verkörperte Bewegung auch politisch etwas bewegen will. Letzteres fasst Chris Carlsson – einer der ‚Pioniere‘ der gleichermaßen aktivistischen wie wissenschaftlichen *Critical-Mass*-Forschung – folgendermaßen zusammen: „Critical Mass is an experience that goes beyond symbolic action, in spite of its enormous symbolic importance. It is a public demonstration of a better way of moving through cities. But during the time it is underway, it is more than a demonstration. It is a moment of a real alternative, already alive, animated by the bodies and minds of thousands of participants.“ (Carlsson 2002: 81 f.)

4. *Critical Mass* in Hamburg

Als sich die Wiese am Schwanenwiek an diesem 30. Mai 2014 füllt, ahnt keiner von ihnen, dass sie den bisherigen Rekord heute brechen

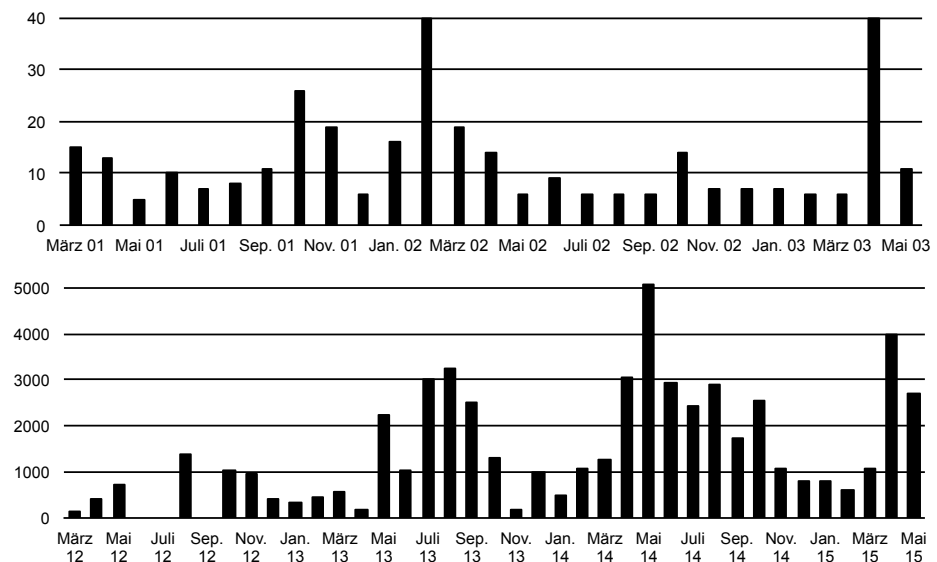
werden. Die Abfahrt von der Wiese auf die Straße läuft zäh, die **Masse der Radfahrer** drängt schiebend auf die Straße. Nicht nur heute, aber vielleicht heute besonders, setzen sie ein Signal. Über 5.000 Fahrer radeln 34,7 km über Hamburgs Straßen. Es ist die größte Critical Mass, die in Hamburg je gefahren ist. Als die Zahl vom Straßenrand aus ihren Weg in die Menge findet, ist der Jubel groß. 5.000 hatten sie sich gewünscht. **5.000, die auf dem Rathausmarkt einfahren, sind ein starkes Signal.** Doch bevor ihre Fahrt dort endet, radeln sie eine Handbreit Asphalt unter den Reifen und den Fahrtwind in den Haaren, **Straßen entlang, die ihnen sonst verwehrt bleiben.** Manche fallen durch Kostüme auf, manche durch bunt geschmückte Räder, leuchtende Speichen. Sie haben zuweilen viel zu erklären, **wenn ungeduldige Autofahrer mitunter gut eine halbe Stunde warten, bis die Masse an ihnen vorbei gezogen ist.** Hier und da wird ihnen gewunken, sie antworten mit ihren Klingeln. Viele von ihnen sind an diesem 30. Mai 2014 zum ersten Mal dabei, ein Teil des neuen Rekordes, den es im nächsten Monat zu überbieten gilt.

(Ade 2014a, Hervorh. d. A.)

Die erste *Critical Mass* in Hamburg fand am Freitag, den 31. März 2000 statt (vgl. Bokelmann 2006). Sie umfasste 15 Teilnehmer_innen und scheiterte damit eigentlich an der laut Straßenverkehrsordnung erforderlichen ‚kritischen Masse‘ von 16 Radfahrer_innen, derer es bedarf, um als Verband auf der Straße zu fahren.[8] Bereits vier Wochen später fanden sich jedoch mehr als 20 Radfahrer_innen – sowie eine Fahrradstaffel der Polizei – ein. Da es hier nicht um die Chronologie der Hamburger *Critical Mass* gehen soll, sondern um die Frage, inwiefern die *Critical Mass* als *performative Kritik* der städtischen beziehungsweise Hamburger Verkehrspolitik verstanden werden kann, sei hier nur ein kurzer Blick auf die Entwicklung der Zahlen der Teilnehmer_innen geworfen (vgl. Abb. 1).[9]

Seit dem Überschreiten der Zahl von 5.000 Teilnehmer_innen im Mai 2014 stellt sich die *NOrganisation Critical Mass Hamburg* auf ihrer Homepage als „größte Critical Mass Deutschlands und größte monatliche Critical Mass in Europa“ dar (vgl. Ade 2014b, zur Bezeichnung

Abb. 1 Schematische Übersicht über die Entwicklung der Zahlen der Teilnehmer_innen bei der Critical Mass Hamburg 2001 bis 2003 und 2012 bis 2015 im Vergleich (Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Online-Fahrten-Archive, siehe Bokelmann 2006, Ade 2015)



‚NOrganisation‘, also ‚Nicht-Organisiertheit‘, siehe Bokelmann 2006). Wie in vielen anderen Städten auch wurde und wird sie stark von (mittlerweile ehemaligen) Radkurierfahrer_innen initiiert und wird – neben den Veröffentlichungen im Internet sowie mit *Critical-Mass*-Hamburg-Aufklebern an Verkehrsschildern, Fahrrad- und Fußgängerampeln – von diesen auch im Rahmen ihrer Tätigkeit in Fahrradwerkstätten und -läden weiterhin stark beworben (vgl. Abb. 2).

4.1. Subversion durch ‚institutionalisierte NOrganisation‘?

Zur Erörterung des Potenzials der *Critical Mass* als subversive Rebellion beziehungsweise als performative Kritik an der städtischen Verkehrspolitik sei hier illustrativ auf zentrale Aussagen aus einem Forschungsprojekt zur *Critical Mass* in Hamburg verwiesen, das sich unter anderem auf acht semi-narrative Interviews mit (zum Teil langjährigen) Teilnehmer_innen der *Critical Mass* Hamburg stützt (vgl. Döpke/Miesenberger 2015).[10] Im Projektbericht wird vor allem deutlich, dass die Teilnehmer_innen sich – in der Selbst- wie in der Fremdwahrnehmung – in zwei Gruppen differenzieren lassen; zum einen in die ‚Rebellischen‘, die die *Critical Mass* als Protestform, als politischen Akt des zivilen Ungehorsams gegen die Verkehrspolitik einordnen. Zum anderen gibt es auch eine große Gruppe an Radfahrer_innen, die die *Critical Mass* als geselliges Spaßevent verstehen. Auch wenn sich diese beiden Gruppen keineswegs exklusiv gegenüberstehen, sondern im Hinblick auf die Motivation auch überschneiden, herrscht insgesamt wenig Einigkeit in der Bewertung der *Critical Mass* als Aktions- und Protestform: Die Bewertungen reichen von ‚Wohlfühl-demo‘ und ‚unpolitischer Party‘ bis hin zu ‚Flashmob‘, der ‚revolutionärer als eine normale Demo‘ sei. Das Gefühl während der *Critical Mass* wird beschrieben als „ein spaßiges Miteinander. Der Kern der *Critical Mass* ist, dass man so ein Zusammenheitsgefühl hat und halt unglaublich viel Spaß. Es ist geiler als jede andere Demo.“ (Döpke/Miesenberger 2015: 35) Und trotz der teilweise formulierten Kritik daran, dass sich die *Critical Mass* immer deutlicher zu einer Party entwickelt, wird sie gleichzeitig als Moment der Machtdemonstration von Radfahrer_innen beurteilt. Diese ‚Macht‘ wird vor allem der Masse der Radfahrer_innen und dem damit verbundenen Gefühl zugeschrieben, die Machtverhältnisse auf der Straße temporär umzukehren.

Die *Critical Mass* ist damit eine kreative Aktionsform, die zu gleichen Teilen aus Spaß am Event, aus dem Zelebrieren des Radfahrens aus unterschiedlichen Motiven und aus politischem Protest besteht – und in der diese Ambivalenz teilweise als Widerspruch, teilweise aber auch als produktiv gesehen wird. Wie in vielen nordamerikanischen Städten (vgl. Carlsson 2002, Carlsson/Elliot/Camarena 2012, Furness 2007; 2010) hat auch in Hamburg die *Critical Mass* für viele Teilnehmer_innen zunehmend Partyfunktion (Radfahr-Parade mit Verkleidung, Musik und Alkohol), in der der Weg das Ziel und das Ziel den Weg bestimmt.

Diese Feststellung lässt sich verbinden mit der allgemein beobachtbaren Veränderung politischer Protestformen und Widerstandskulturen, in denen sich die Aktionsformen der Parodie und der Parade oftmals als Möglichkeiten erweisen, um zu ‚stören‘ und um Aufmerksamkeit für bestimmte Anliegen



Abb. 2 Aufkleber der *Critical Mass* Hamburg (Quelle: <http://criticalmass-hh.de>)

zu erregen. Denn neben dem Spaß verfolgen derartige Events – und hier das Beispiel *Critical Mass* – durchaus politische Ansprüche, die sich – ganz generell neben dem Hinweis auf die schlechte Radverkehrsinfrastruktur und die Umweltfreundlichkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto – auch auf konkrete politische Missstände beziehen. Beispielhaft genannt seien hier die *Ghost Bikes*, die als internationales Symbol der *Critical Mass* an die tödlichen Gefahren für Radfahrer_innen im Stadtverkehr erinnern sollen und von denen im Rahmen einer *Critical Mass* auch eines in Hamburg aufgestellt wurde.[11]

31. Januar 2014, erste Critical Mass im neuen Jahr. Die Fahrt sollte eine werden, wie sie seit Jahren in Hamburg stattfinden. Fahrradfahrer gemeinsam auf der Straße, Musik und lautes Klingeln. Und sie wurde anders. Am Tag zuvor war eine 18jährige von einem rechtsabbiegenden LKW übersehen, überrollt worden, ihren Verletzungen erlegen. Nur 500 Meter von der Stelle des Unglücks entfernt sammeln sich die Radfahrer an diesem Freitag, um ihre Fahrt zu beginnen. Mitten zwischen ihnen steht ein vollkommen weißes Fahrrad. Ein Geisterrad. An der Unfallstelle wird es befestigt, als Zeichen ihrer Anteilnahme, zum Gedenken an ein junges verlorenes Leben. Stehen sie dort, hunderte Fahrradfahrer, schweigend. Nach einigen Minuten beginnen sie ihre Fahrt durch die Stadt, ein wenig leiser als sonst und doch nicht weniger kraftvoll.

(Ade 2014a, Hervorh. d. A.)

Aufgrund der multiplen politischen Anliegen bezeichnet Leibetseder (2009: 17) die *Critical Mass* als eine „postmaterialistische soziale Bewegung“, die neben dem Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit für mehr Sichtbarkeit und Sicherheit von Fahrradfahrer_innen im städtischen Verkehrsraum kämpft. Auch die Hamburger *Critical Mass* kann als eine Form der bewegungspolitischen Antwort auf die fahrradunfreundliche städtische Verkehrspolitik eingeordnet werden, als urbane Protestform: Die *Critical Mass* als ‚institutionalisierte NOrganisation‘ basiert auf einer Mixtur aus Lust und Frust am alltäglichen Fortbewegungsmittel Fahrrad – und ihr Ziel ist es, kollektiv gegen die herrschende städtische Verkehrsordnung (im wahrsten Sinne des Wortes) auf die Straße zu gehen beziehungsweise dort zu fahren, sowie ‚am Rande‘ auf das Radfahren als umweltfreundliches Verkehrsmittel aufmerksam zu machen.

4.2. Kritik an autogerechter Stadtpolitik

Die vorherrschende städtische Verkehrsordnung ist durch die anhaltende Dominanz von autogerechter Stadtentwicklung geprägt, die sich über den Automobilitätsdiskurs in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts naturalisiert hat. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass viele europäische Städte seit den 1960er Jahren für und um das Auto herum geplant, gebaut und organisiert worden sind, während Fahrrad- und Fußwege als nachrangig galten (vgl. Urry 2004). Auch in Hamburg liegen die Gründe für die Radfahrunfreundlichkeit in der Verkehrspolitik, die seit Beginn des

Wiederaufbaus der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg konsequent das Leitbild der autogerechten Stadt verfolgt hatte – und damit die Bedürfnisse nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer_innen nur zögerlich berücksichtigt (vgl. Badua/Kähler 2012, Bläser/Schmidt 2012). Das Stadtbild war und ist geprägt durch mehrspurige Straßenschneisen im Ring- und Achsensystem; sofern vorhanden, wurden die Radwege vor allem gebaut, um den Autoverkehr besser fließen zu lassen – nicht um den Radverkehr zu verbessern.

Und auch im 21. Jahrhundert funktioniert (und materialisiert sich) der Diskurs um die autogerechte Stadtplanung in Hamburg noch sehr gut: So wurde beispielsweise im Frühjahr 2015 die erste und einzige innerstädtische Fahrradstraße Hamburgs entlang der Außenalster bereits wenige Tage nach der Fertigstellung wieder für den gesamten motorisierten Durchgangsverkehr sowie die großen Sightseeing-Touristenbusse geöffnet, so dass de facto wie bisher Radfahrer_innen zwischen parkenden und fahrenden Autos warten, sich durchschlängeln oder auf den Fußweg ausweichen müssen. Zudem kommt der vom Senat 2007 beschlossene Ausbau von 280 Kilometern innerstädtischen Velorouten nur sehr zögerlich voran: Mitte 2015 waren erst 80 Kilometer fertig gestellt, zu denen auch die bereits erwähnte ‚Fahrradstraße‘ gehört.[12] In Hamburg lässt sich damit immer noch das finden, was Manderscheid (2012) als Automobilitätsdiskurs der fordistischen Gesellschaftsformation beschreibt, der sich in der materiell-räumlichen Stadt-Umwelt sowie den gesellschaftlichen Strukturen und Vorstellungswelten niederschlägt. Zugleich betont sie auch, dass das Wechselverhältnis zwischen den dominanten Mobilitätsformen und dem Stadtraum kein starres, sondern ein durch verkörperte Praktiken veränderbares ist. Nicht-hegemoniale Formen von verkörperten Bewegungspraktiken im Straßenraum sind wiederum oftmals durch ihre Flüchtigkeit gekennzeichnet – ihr Bestehen ist nur temporär: „Beispiele dafür sind Demonstrationen, Critical Mass-Fahrradkorsos oder auch andere Events im öffentlichen Raum, bei denen die Straßen für den Autoverkehr gesperrt werden bzw. dieser blockiert wird.“ (Manderscheid 2012: 159)

5. Bewegen oder Bewegung?

Die Critical Mass ist eine kreative Form des Straßenprotests, mit dem Radfahrer darauf aufmerksam machen möchten, dass sie ebenso wie motorisierte Fahrzeuge Teil des Straßenverkehrs sind. Eine Critical Mass hat nicht das Ziel, den Straßenverkehr zu blockieren, sie ist selber Teil des Straßenverkehrs – es geht um ein gemeinsames Miteinander auf gleicher Augenhöhe.

(Ade 2014b, Hervorh. d. A.)

Die Forschungsergebnisse zu *Critical-Mass*-Fahrten von Horton (2006) und Furness (2007; 2013) verdeutlichen, dass in Großbritannien und Nordamerika die Teilnehmer_innen der *Critical Mass* jeweils gemeinsame Werte und ähnliche (da ‚alternative‘) Lifestyles teilen, dass es aber der *Critical Mass* als Veranstaltung bedarf, um diese Gemeinsamkeiten spürbar und sichtbar zu machen und um aus dem anonymen Nebeneinander eine politische

Gemeinschaft entstehen zu lassen. Für Furness bietet die *Critical Mass* einmal im Monat sogar „die einzigartige Gelegenheit, sich zu fragen, wie sie [die Teilnehmenden, Anm. d. A.] ihre Stimmen, ihre Körper und sogar ihre Fahrräder einsetzen können, um ihr gemeinsames *Recht auf Stadt* zu leben“ (Furness 2013: 100, Hervorh. im Orig.). Ähnlich beschreibt Leibetseder (2009) die *Critical-Mass*-Veranstaltungen in Österreich als postmaterialistische soziale Bewegungen. Dies lässt sich gleichwohl nicht uneingeschränkt auf die größte *Critical Mass* Deutschlands in Hamburg übertragen. Dafür fahren zu viele Teilnehmer_innen mit, für die das Partymachen im Vordergrund steht und die in ihrer Partylaune teilweise sehr chaotisch – und für das politische Anliegen des Protest eher kontraproduktiv – sind (z. B. indem sie Unfälle durch Alkoholkonsum während der *Critical Mass* verursachen, leere Bier- und Glasflaschen sorglos auf die Straße werfen oder an den Straßenrand pinkeln). Dennoch entsteht während der *Critical Mass* eine temporäre kollektive Identität verschiedenster Radfahrer_innen, für die das Fahrrad nicht nur Fortbewegungsmittel im urbanen Raum, sondern Teil der (individuellen) Identität und Ausdruck des jeweiligen Lifestyles ist. Die Teilnehmer_innen scheint die *verkörperte Bewegung im Raum* zu vereinen (‚Wohlfühl-demo‘, ‚rollende Rebellion‘), weniger die Gruppenidentität als soziale oder (verkehrs-) politische Bewegung.[13]

Natürlich wird die *Critical Mass* in Hamburg in naher Zukunft weder die Hegemonie des Autoverkehrs oder das angespannte Machtverhältnis zwischen Auto- und Radfahrer_innen auflösen, noch zur Lösung akuter Verkehrsprobleme beitragen. Und die ‚institutionalisierte NOrganisation‘ wird auch die Forderung für eine stark verbesserte Radverkehrspolitik (z. B. vertreten durch den ADFC oder „Mobil ohne Auto“) nicht gezielt unterstützen. Die *Critical Mass* ist und bleibt aber auch weit mehr als eine mobile Party: Durch die temporäre massive Sichtbarmachung von Fahrradfahrer_innen sowie die Forderung: „*We are traffic!*“, das heißt durch die mit der sprachlichen Äußerung verbundene performative (kritische) Praxis, kann vorübergehend ‚das Unmögliche möglich‘ und durch die ritualisierte monatliche Wiederholung des Unmöglichen vielleicht längerfristig Veränderung angestoßen werden. Die *Critical Mass* in Hamburg verkörpert damit eine performative Aktion, die die Normen der Verkehrsordnung und die städtische Verkehrspolitik kritisiert, das Recht auf Raum(-nutzung) praktiziert und vorübergehend den Straßenraum materiell wie diskursiv umdefiniert.

Bei der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem potentiellen ‚kritischen Tun‘ der *Critical Mass* sitzt also – im übertragenen Sinne – Judith Butler im Hinterkopf beziehungsweise auf dem Gepäckträger. Dementsprechend gilt es hier in der Reflexion ihre Konzeption einer „performativen Kritik als strategische Politik der Subversion“ zu berücksichtigen, die auf provisorischen politischen Bündnissen und lokalen Möglichkeiten der konkreten Intervention basiert (vgl. Butler 1991). In diesem Kontext lässt sich die *Critical Mass* als Versuch deuten, die Norm der motorisierten Automobilität offen zu legen, zu entnaturalisieren und dabei zugleich andere Formen der Mobilität und der temporären Raum-Aneignung durch ‚kritische Masse‘ zu praktizieren. Wenn also Kritik als normative Verpflichtung beziehungsweise Verantwortung sowie als konkretes Tun *und* wiederholtes Auf- und Ausführen performativer Akte in bestimmten Kontexten des Alltags

mit dem Ziel der Verschiebung von Machteffekten begriffen wird, dann ist die *Critical Mass* eine „Praxis der Improvisation im Rahmen des Zwangs“ (Butler 2009: 9). Auch wenn die Entwicklung der Teilnehmer_innenzahlen in den vergangenen fünfzehn Jahren in Hamburg als Verschiebung vom politischen Anspruch zum Partyevent interpretiert werden kann, so lässt sich erstens mit Butler feststellen, dass die versammelten beziehungsweise Rad fahrenden Körper durch die ‚kritische Masse‘ etwas „sagen“ und „tun“ – „ob sie dafür Worte nutzen oder nicht“ (Butler 2012: 83). Zweitens kann Furness' Zwischenfazit zur nordamerikanischen *Critical Mass* nachvollzogen werden:

„[Critical Mass] creates an entirely new *social* space through collective mobility. The creation of a mobile street party is an attempt to directly subvert the utilitarian function of motorized space. [...] Critical Mass creates spaces of resistance where people can celebrate and communicate face-to-face. Not only does this defy the norms of motorized space, it also gives people a chance to pause and reflect on the act itself.“ (Furness 2007: 307f., Hervorh. im Orig.).

Noch euphorischer fällt die Bestandsaufnahme zu 20 Jahren *Critical Mass* von Carlsson/Elliot/Camarena (2012) aus, die mit „*Shift happens*“ betitelt ist und für San Francisco auch tatsächlich erfolgte verkehrspolitische Veränderungen beschreibt (unter anderem eine Verzehnfachung der Anzahl von Fahrrad-Pendler_innen und die Einführung von innerstädtischen Velorouten; dies ist angesichts der in den USA lange Zeit marginalisierten Rolle des Fahrrades als städtisches Verkehrsmittel besonders bemerkenswert). Zugleich wird aber selbstkritisch moniert, dass die Umsetzung verkehrspolitischer Belange von Radfahrer_innen immer noch ganz am Anfang steht. Dies wiederum trifft auch auf Hamburg zu, wie es eine_r der Interviewten der Hamburger Studie festhält: „Fahrradfahren ist hip, und kein politischer Akteur kann sich aus dem Thema stehlen. Radfahren ist heute vollständig gesellschaftlich akzeptiert. *Die Radfahrer* sind zwar nicht akzeptiert, aber *das Radfahren* ist akzeptiert.“ (Döpke/Miesenberger 2015: Anhang)

Die kritische Masse von 16, 2.000 oder auch 5.000 Menschen, die einmal im Monat freitagabends das mehrstündige ‚autofreie‘ Radfahren auf zentralen Hamburger Straßen zelebriert, ist einerseits ein ‚starkes Signal‘ – für die wartenden Autofahrer_innen, aber auch für die lokale (Verkehrs-)Politik, und lässt sich als ‚reflektierte Unfügsamkeit‘ der Teilnehmer_innen verstehen. Inwiefern dieses Signal aber andererseits den Bereich des Symbolischen verlässt und aus der performativen Subversion und Rebellion auch im Verkehrsalltag konkrete politische Veränderungen erwachsen, bleibt abzuwarten.

Endnoten

- [1] Ankündigungstext zur Sonderausstellung „Das Fahrrad“ im Hamburger Museum der Arbeit (vgl. Museum der Arbeit 2014).
- [2] Mit „TeilnehmerInnenrekord der Critical Mass“ war damals das erstmalige Überschreiten der Tausender-Marke im August 2012 gemeint; mittlerweile nehmen mehr als 5000 Menschen auf Rädern daran teil (s. u.).
- [3] Zu den Teilnehmer_innen an einer *Critical Mass* gehören immer öfter auch Skateboard- sowie Inline-Fahrer_innen.

- [4] In direktem Bezug auf Foucault (1973: 68) bezeichnen ‚Diskurse‘ hier die *regulierenden Verbindungen* zwischen „Institutionen, ökonomischen und gesellschaftlichen Prozessen, Verhaltensformen, Normsystemen, Techniken, Klassifikationstypen und Charakterisierungsweisen“.
- [5] Dies beinhaltet u. a. eine konkrete Kritik an der kapitalistischen Stadt- und Automobilitäts-, Propaganda‘.
- [6] Zwei – sicherlich unvollständige – Listen mit Links zu den Städten mit *Critical Mass* Events finden sich unter http://criticalmass.wikia.com/wiki/List_of_rides und unter <http://www.sfcriticalmass.org/shift-happens-links> (letzter Zugriff jeweils am 24.06.2015).
- [7] Da die *Critical Mass* keine Demonstration ist, wird die Route vorher weder angemeldet noch festgelegt. Gleichwohl legen ‚namens- und gesichtslose lokale Organisator_innen‘ jeweils kurz vor dem Start am letzten Freitag im Monat den Treffpunkt fest und veröffentlichen ihn im Internet.
- [8] Zum Fahren im Verband: „Die Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass mehr als 15 Radfahrer als geschlossener Verband gelten und unter Einhaltung der Verkehrsregeln auf der Fahrbahn fahren dürfen (§ 27 Abs. 1 StVO). Der Verband gilt für die Straßenverkehrsordnung als ein Fahrzeug – von der Spitze bis zum Ende [so dass nebeneinander und ‚im Verband‘ über rote Ampeln gefahren werden darf; Erläuterung d.A.]. Dieser geschlossene Verband bewegt sich als ‚kritische Masse‘ durch die Stadt, so wie es täglich Millionen Verkehrsteilnehmer in Hamburg auch tun. Fahrräder zählen laut der Straßenverkehrsordnung ebenfalls zu den Fahrzeugen und gehören genauso dem Verkehr an wie Kraftfahrzeuge.“ (Ade 2014b)
- [9] Dabei wird deutlich, dass in den Anfangsjahren zwar nur wenige, dafür aber anscheinend überzeugte Radfahrer_innen teilnahmen (auch und gerade in den witterungsbedingt eher ungemütlichen Herbst- und Wintermonaten). Seit dem Erreichen vierstelliger Teilnehmer_innen-Zahlen im Jahr 2012 boomt die *Critical Mass* hingegen eher in den trockenen, hellen und warmen Frühlings- und Sommermonaten.
- [10] Diese Interviews wurden im Jahr 2013 im Rahmen des Forschungspraktikums „Metropolregion Hamburg“ geführt; für den hier vorliegenden Beitrag werden sie – neben der intensiven Begleitung der Forschung – kontextualisiert durch umfangreiche teilnehmende Beobachtungen der Autorin während diverser *Critical-Mass*-Touren in den letzten Jahren.
- [11] <http://ghostbikes.org/> (zuletzt abgerufen am 01.06.2015)
- [12] Bei der jüngsten Vorstellung des Fortschrittsberichts für die Radverkehrsstrategie im Juni 2015 wurde vom aktuellen Verkehrssenator zudem explizit betont, dass „Autofahrer durch den Radverkehr nicht gegängelt werden dürften“ (vgl. Veit 2015: 24 sowie FHH 2015).
- [13] Lange vor Verbreitung des Smartphones hat Howard Rheingold (2008) die *Critical-Mass*-Touren als *Smart Mobs* bezeichnet – als „the power of the mobile many“ (2008: 157) und als Schwärme, die ohne zentrale Organisation und nur durch direkte Kommunikation mobil agieren. Im Fall der *Critical Mass* wird diese Mobilität zunehmend über anonyme Kooperation mithilfe digitaler Medien praktiziert, das heißt gerade die mobile Kommunikation (zunächst per Email, mittlerweile über Social Media) verstärkt die Fähigkeit zur Mobilisierung – und zur konkreten ‚Mobilitäts-Bewegungs-Kooperation‘.

Autor_innen

Anke Strüver ist Sozialgeographin und beschäftigt sich mit den Wechselverhältnissen von Raum-, Gesellschafts- und Subjektkonstitution sowie der Produktion und Nutzung städtischer Alltagsräume
anke.struever@uni-hamburg.de

Literatur

- Ade, Jonathan (2014a): Critical Mass Hamburg. Fahrtenbuch. <http://criticalmass-hh.de/archiv/fahrtenbuch> (letzter Zugriff am 2.6.2014).
- Ade, Jonathan (2014b): Critical was? <http://criticalmass-hh.de/> (letzter Zugriff am 26.6.2014).
- Ade, Jonathan (2015): Fahrtenarchiv. <http://criticalmass-hh.de/archiv/> (letzter Zugriff am 20.6.2015).
- Aldred, Rachel / Jungnickel, Katrina (2012): Constructing mobile places. Between leisure and transport: A case study of two group cycle rides. In: *Sociology* 46/3, 523-539.
- Austin, John (2002 [1962]): Zur Theorie der Sprechakte (How to do Things with words). Stuttgart: Reclam.
- Badua, Sven / Kähler, Gert (2012): Die Stadt und das Auto. Wie der Verkehr Hamburg veränderte. Hamburg/München: Dölling & Galitz.
- Bläser, Daniel / Schmidt, Alexander (2012): Mobilität findet Stadt. In: Heike Proff / Jörg Schönharting / Dieter Schramm / Jürgen Ziegler (Hg.), *Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität*. Wiesbaden: Springer, 501-515.
- Blickstein, Susan / Hanson, Susan (2001): Critical mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age. In: *Transportation* 28, 347-362.
- Bokelmann, Frank (2006): Critical Mass Hamburg. Archiv. <http://www.critical-mass-hamburg.frank-bokelmann.de/archiv.htm> (letzter Zugriff am 28.5.2014).
- Borden, Iain (2001): *Skateboarding, Space and the City*. New York: Berg.
- Butler, Judith (1991): *Das Unbehagen der Geschlechter*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Butler, Judith (1993): Für ein sorgfältiges Lesen. In: Seyla Benhabib / Judith Butler / Drucilla Cornell / Nancy Fraser (Hg.), *Der Streit um die Differenz. Feminismus und Postmoderne in der Gegenwart*. Frankfurt am Main: Fischer, 122-132.
- Butler, Judith (1995): *Körper von Gewicht. Die diskursiven Grenzen des Geschlechts*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Butler, Judith (1998): *Hass spricht. Zur Politik des Performativen*. Berlin: Berlin-Verlag.
- Butler, Judith (2001): *Psyche der Macht. Das Subjekt der Unterwerfung*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Butler, Judith (2002): Was ist Kritik? In: *Deutsche Zeitschrift für Philosophie* 50/2, 249-265.
- Butler, Judith (2009): *Die Macht der Geschlechternormen und die Grenzen des Menschlichen*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Butler, Judith (2011): *Bodies in Alliance and the Politics of the Street*. <http://eipcp.net/transversal/1011/butler/en> (letzter Zugriff am 5.3.2014).
- Butler, Judith (2012): Für und gegen Prekarität. In: *Infogruppe Bankrott* (Hg.): *Occupy Anarchy!* Münster: Edition Assemblage, 81-85.
- Carlsson, Chris (2002): *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland: AK Press.
- Carlsson, Chris / Elliot, Lisa Ruth / Camarena, Adriana (Hg.) (2012): *Shift Happens! Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books.
- Debord, Guy (1980): *Rapport über die Konstruktion von Situationen und die Organisations- und Aktionsbedingungen der internationalen situationistischen Tendenz und andere Schriften*. Hamburg: Nautilus.
- Debord, Guy (1996 [1967]): *Die Gesellschaft des Spektakels*. Berlin: Tiamat.
- Derrida, Jacques (1976): *Randgänge der Philosophie*. Frankfurt am Main: Ullstein.
- Döpke, Andreas / Miesenberger, Caren (2015): *Die Critical Mass Hamburg. Performative Kritik der autogerechten Stadt. Bericht zum Forschungspraktikum „Metropolregion Hamburg und sein Umland“*. Universität Hamburg: Institut für Geographie.
- Drescher, Johanna / Lau, Dirk (2013): *ADFC Fahrradklimatest 2012: RadfahrerInnen geben Hamburg wieder eine schlechte Note*. <http://www.hamburg.adfc.de/presse/detailansicht/news/adfc-fahradklimatest-2012-radfahrerinnen-geben-hamburg-wieder-eine-schlechte-note/> (letzter Zugriff am 16.6.2014).
- Foucault, Michel (1973): *Archäologie des Wissens*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (1976): *Überwachen und Strafen*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (1977): *Der Wille zum Wissen. Sexualität und Wahrheit*, Bd. 1. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Foucault, Michel (1986): Der Gebrauch der Lüste. Sexualität und Wahrheit, Bd. 2. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (1987): Das Subjekt und die Macht. In: Hubert L. Dreyfus. / Paul Rabinow (Hg.), Michel Foucault. Jenseits von Strukturalismus und Hermeneutik, Frankfurt am Main: Athenäum, 243–261.
- Foucault, Michel (1992): Was ist Kritik? Berlin: Merve.
- Foucault, Michel (2004): Geschichte der Gouvernementalität, Bd. 2. Die Geburt der Biopolitik. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2015): Radverkehrsstrategie für Hamburg. Fortschrittsbericht 2015. Hamburg. www.hamburg.de/contentblob/4538022/data/fortschrittsbericht-2015.pdf (letzter Zugriff am 16.6.2015).
- Furness, Zack (2007): Critical Mass, Urban Space and Vélomobility. In: *Mobilities* 2/2, 299–319.
- Furness, Zack (2010): One Less Car. Philadelphia: Temple University Press.
- Furness, Zack (2013): Critical Mass gegen die Automobil-Kultur. In: Jesús Ilundáin-Aguruzza / Michael W. Austin / Peter Reichenbach (Hg.), Die Philosophie des Radfahrens. Hamburg: Mairisch Verlag, 89–104.
- Horton, Dave (2006): Environmentalism and the bicycle. In: *Environmental Politics* 15/1, 41–58.
- Leibetseder, Bettina (2009): Critical Mass – Eine neue soziale Bewegung. In: *Kontraste* 2, 15–21.
- Manderscheid, Katharina (2012): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: Henning Füller / Boris Michel (Hg.), Die Ordnung der Räume. Geographische Forschung im Anschluss an Michel Foucault. Münster: Westfälisches Dampfboot, 145–178.
- Museum der Arbeit (2014): Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. <http://www.museum-der-arbeit.de/de/sonderausstellungen/das-fahrrad.htm#.U6V3E3Z4Dm4> (letzter Zugriff am 18.6.2014).
- Nestler, Sebastian (2011): Performative Kritik. Bielefeld: Transcript.
- Rheingold, Howard (2008): Smart Mobs. The Next Social Revolution. Cambridge (Massachusetts): Basic Books.
- Urry, John (2004): The System of Automobility. In: *Theory, Culture & Society* 21/4–5, 25–39.
- Veit, Sven-Michael (2015): Senat fängt an zu strampeln. In: die tageszeitung (Ausgabe vom 24.06.2015, S. 24).

Critical Mass as a performative critique of urban transportation policies? Biking with Judith Butler on the carrier

Although most metropolitan cities in Germany have a very poor cycling infrastructure, inner-city cycling and a commitment to the bike as an equal means of transportation are gaining in importance. In Hamburg, the monthly Critical Mass bike rides themed as “We are not blocking traffic ... we are traffic!” are considered as an indication of this commitment. This contribution addresses the question to what extend the Critical Mass as a form of protest can challenge both the discourse of urban transportation policies which is focused on automobile traffic, and the dominant spatial order. It also asks whether the Critical Mass can be understood as a performative critique of the normative order in the sense of Judith Butler’s work.

