

«Ich hoffe, dass wir den anarchischen Geist verteidigen können»: Die Critical Mass wächst rasant – das wird auch für die Velo-Aktivisten zum Problem

Wer steckt hinter der Bewegung, die Zürich wiederholt lahmgelegt hat?

Jan Hudec, Nils Pfändler

06.07.2021, 05.05 Uhr



Am letzten Freitag im Juni stiegen in Zürich Tausende auf ihr Velo und radelten gemeinsam durch die Stadt.

Simon Tanner / NZZ

Ein stillgelegter Bahnhof ist ihr Zufluchtsort. Es ist Montagabend kurz vor 19 Uhr, der Himmel leuchtet grün und verdunkelt sich dann blauschwarz. Der Wind peitscht Regen durch die Strassen der Stadt, Hagelkörner prasseln nieder.

Unter dem Vordach des alten Bahnhofs Letten stehen kleine Grüppchen von jungen Frauen und Männern, sie drehen Zigaretten, packen Dosenbier aus oder essen im Schneidersitz am Boden einen mitgebrachten Salat. Ihre nassen Velos haben sie an die Wand gelehnt, aus dem Regen rollen weitere Leute heran. Etwa zwei Dutzend sind es, es sieht aus wie ein Treffen von Nerds in Funktionskleidung und linksalternativen Aktivisten. Einige unterhalten sich angeregt, prostern sich zu. Andere stehen verloren da und warten darauf, dass etwas passiert.

Sie alle sind hier für das «offene Treffen» der Critical Mass, jener Bewegung, die am Freitagabend davor halb Zürich lahmgelegt hat.

Mehrere tausend Velofahrerinnen und Velofahrer waren in einer riesigen Kolonne vom Bürkliplatz aus quer durch die Stadt gefahren, was laut Stadtpolizei zu «massiven Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr» geführt hatte. Die Aktivisten feierten den Event auf Facebook als «episch».

Schon Ende Mai war ihnen ein solcher Grossaufmarsch gelungen. Aus der vor wenigen Jahren noch kleinen Aktion, bei der ein paar Dutzend eingefleischte Velofans durch die Stadt radelten, ist plötzlich eine Bewegung geworden, die Zürich nicht mehr ignorieren kann.

Die Politik streitet sich nun darüber, ob die Aktion als Demonstration eingestuft werden müsste. Aus Sicht der Teilnehmer ist das unnötig. Sie bezeichnen das Ganze als ein «spontanes, grosses Verkehrsaufkommen von Velos» und halten die Critical Mass deshalb auch nicht für bewilligungspflichtig.

Die jüngsten Erfolge haben die kühnsten Träume der Aktivisten überflügelt. Doch die Explosion der Teilnehmerzahlen hat Nebenwirkungen, die auch vielen in der Bewegung nicht ganz geheuer sind.

So bremste die Velokolonne nicht nur die in der Szene verhassten SUV aus, sondern auch Busse und Trams. Einige Velofahrer nutzten Trottoirs statt nur die Strasse und kamen damit den Fussgängern in die Quere. Und auch dass der ganze Tross auf der Hardbrücke einfach stehen blieb, entspricht nicht den Prinzipien der Bewegung. Auf der Facebook-Seite der Critical Mass kommentierte es ein Teilnehmer so: «Das lange Stehen auf der Brücke war zwar obergeil, aber ich finde, man sollte immer rollen. Hoffe, es ist nächstes Mal wieder besser.»

Aber wie soll das gelingen? Wie lässt sich eine Bewegung steuern, die per Selbstdefinition unorganisiert ist? Wächst die Sache den Aktivisten gerade über den Kopf?

Die Critical Mass ist seit den neunziger Jahren unterwegs

Um diese Fragen zu klären, muss man zunächst wissen, wie die Critical Mass funktioniert. Völlig spontan ist sie nicht, denn sie hat einen fixen Termin. Immer am letzten Freitag im Monat treffen sich die Velofahrer um 18 Uhr 45 am Bürkliplatz. Kommen genug Leute zusammen, fährt man los. Die Route wird vorher allerdings nicht festgelegt, sie wird vom vordersten Fahrer bestimmt.

Entstanden ist die Idee 1992 in San Francisco. Mittlerweile wurde sie in

diversen Städten rund um den Globus kopiert. In Budapest sollen einmal 100 000 Personen teilgenommen haben. Der Grundgedanke ist, dass eine kritische Masse an Velos zusammenkommt, die gewissermassen ein einziges riesiges Fahrzeug bildet.

Daraus leiten sich dann auch die Regeln ab: So sollte der ganze Tross geschlossen fahren. Zwar hält der vorderste Fahrer an einem Rotlicht an, sobald aber der Zug bei Grün losgefahren ist, rollt er weiter, auch wenn die Ampel wieder auf Rot gewechselt hat. Damit keine Autos von Seitenstrassen in diesen Velobandwurm geraten, werden die Abzweigungen von Velos blockiert, die Aktivisten nennen es «Corken». Zudem darf der Tross weder die Gegenfahrbahn noch das Trottoir benutzen.

In Zürich hat die Critical Mass Ende der neunziger Jahre ihren Anfang genommen. Schon nach der zweiten Austragung mit rund 150 Teilnehmern wurde heiss über eine Bewilligungspflicht diskutiert. Der SP-Stadtrat Robert Neukomm verurteilte 1997 als oberster Ordnungshüter der Stadt das Vorgehen der Velofahrer scharf. Die Polizei zeigte sich gelassener. Es liege kein grosses Problem vor, sagte ein Sprecher gegenüber den Medien. Es sei gut möglich, dass das Phänomen mit dem Winter so verschwinden werde, wie es aufgetaucht sei. Er sollte sich täuschen.

Richtig gross geworden ist die Critical Mass in Zürich allerdings erst in den letzten zwei Jahren. Die Teilnehmerzahlen sind sprunghaft gestiegen. Im August 2019 sollen erstmals knapp tausend Personen dabei gewesen sein, im Mai und Juni dieses Jahres war bereits von mehreren tausend die Rede. Für die meisten dürfte es in erster Linie ein lustiges Happening sein, das am Ende in eine Party mündet, wie nach der letzten Austragung auf der Landiwiese.

Es gibt aber offensichtlich auch einen sehr aktiven Teil der Bewegung. So fuhr Ende Juni in der Velokolonne ein Abfallteam mit Besen an den Velokörben mit, während andere die Teilnehmer per Lautsprecher auf die Grundregeln der Bewegung aufmerksam machten. Einige Teilnehmer bauen im Vorfeld Anhängerwagen mit Musikboxen, politischen Botschaften oder ganzen Kunstwerken darauf.

Auch im digitalen Raum ist die Critical Mass engagiert. Nicht nur verfügt sie über Facebook-, Twitter- und Instagram-Accounts, sie hat auch eine eigene Website. Wer hinter diesen Kanälen steckt, ist nicht klar. Die Urheber geben sich nicht zu erkennen, veröffentlichen aber Posts im Namen der Bewegung. Zudem gibt es mehrere Telegram-Kanäle, über welche sich die Aktivisten austauschen.

Aus der Bewegung heraus ist zudem das Kollektiv xerosoph.in entstanden, das sich für die «Vernetzung der weltweiten Critical-Mass-Bewegung» einsetzen will, wie auf der Website zu erfahren ist. Auch der Verein Vélorution, der nach eigenen Angaben die Velokultur fördern will, ist mit der Critical Mass verbandelt. Er organisiert nicht nur Veloausflüge zu nachhaltigen Bauernhöfen und eine Critical Mass für Kinder («Kidical Mass»), sondern preist auch eine «Soliaktion» an, bei der mit dem Verkauf von Postern Geld für Bussen von Critical-Mass-Teilnehmern gesammelt wird. Zuständig für die rechtlichen Probleme der Aktivisten ist ein eigenes «Legal Team», das sich Kollektiv Antirep nennt und im Januar 2020 gegründet wurde.

Ein unorganisierter Haufen ist die Critical Mass also längst nicht mehr. Was aber fehlt, sind klar ersichtliche Hierarchien und Wortführer. Niemand drängt sich in den Vordergrund, was dazu führt, dass kein Einzelner die Richtung vorgibt – und auch niemand formell die Verantwortung übernimmt.

«Ich bin geflasht von der CM»

Zurück unter dem Vordach beim Bahnhof Letten. Hier wird jeweils am Montagabend nach der Critical Mass über die Bewegung gesprochen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des offenen Treffens sitzen auf dem Betonboden und haben sich zu einem Kreis formiert. Das Regenprasseln ist so leise geworden, dass man sich wieder versteht. Doch erst nach einer Weile traut sich jemand, das Wort zu ergreifen. Erster Diskussionspunkt: Dürfen die zwei NZZ-Journalisten mithören? Die Sache ist umstritten. Jeder, der seine Meinung kundtun will, streckt brav die Hand auf. Niemand wird beim Sprechen unterbrochen, es gibt keine Widerreden. Jeder äussert nur seine eigene Befindlichkeit.

Da gibt es jene, die es eigentlich ganz gut finden, dass die Journalisten nicht nur vom Schreibtisch aus recherchieren, sondern den Aktivisten auch zuhören wollen. Andere haben Vorbehalte wegen der politischen Ausrichtung der NZZ: «Ich weiss, wer eure Aktionäre sind und wie der Artikel am Ende rauskommt.» Und wieder andere haben das Gefühl, sie könnten sich unter medialer Beobachtung nicht mehr frei äussern.

Irgendwann beginnt sich die Diskussion im Kreis zu drehen. Weil hier aber niemand das Sagen haben will, scheint es auch den Teilnehmern selbst nicht ganz klar zu sein, wie nun ein Entscheid gefällt werden soll. Es kristallisiert sich schliesslich heraus, dass man auf keinen Fall jene überstimmen will, die sich unwohl fühlen. Ihr Schutz geht vor. Kurz: Die NZZ muss weg.

Als Kompromiss wird aber vorgeschlagen, dass die Journalisten doch

zumindest beim sogenannten Check-in dabei sein könnten, bei der Vorstellungsrunde, in der die Anwesenden sagen, warum sie am offenen Treffen teilnehmen und sich in der Critical Mass engagieren. Die Hände werden zustimmend in die Höhe gestreckt. Es geht los. Hier ein paar Stimmen von jenem Abend:

Ich bin heute Abend hier, weil ich von der CM geflasht bin. Es gibt mir einfach unglaublich viel Energie, wenn so viele Leute für eine gute Sache einstehen. Und ich will mich dafür einsetzen, dass die Bewegung ihren ursprünglichen Geist bewahrt, trotz allen Veränderungen und dem starken Wachstum.

Es macht Spass, mitgestalten zu können. Im Job oder in der Schule sind wir darauf getrimmt, immer für alles um Erlaubnis zu bitten. Aber hier hast du die Möglichkeit, einfach etwas umzusetzen, was dir durch den Kopf geht, wie die Idee mit dem Abfallteam. Ich glaube, das gibt den Leuten Mut und Selbstvertrauen.

Zusammen können wir zeigen, wie viele Velofahrer wir sind. Wenn man alleine durch die Stadt fährt, merkt man das gar nicht. Und wir können darauf aufmerksam machen, dass es gefährlich für uns ist auf der Strasse. Bei einem Unfall sind wir immer die Schwächeren.

Für mich stand bei der Critical Mass am Anfang der Spass im Vordergrund, es war der pure Hedonismus. Aber irgendwann habe ich mich entschieden, selbst einen Wagen zu bauen, und realisiert, dass das Ganze auch eine politische Dimension hat. Darum will ich mich jetzt hier auch aktiv einbringen. Die Bewegung ist so gross geworden, dass ich Angst habe, dass sie zu einem Bratwurstanlass verkommt wie die Street Parade. Ich hoffe, dass wir den anarchischen Geist verteidigen können. Denn es funktioniert vieles ja erstaunlich gut, auch ohne dass jemand an der Spitze steht.

Die Beweggründe, um bei der Critical Mass mitzufahren oder am Treffen teilzunehmen, sind genauso zahlreich wie die Teilnehmenden selbst. Das zeigen persönliche Gespräche, welche die NZZ nach dem Abend am alten Bahnhof Letten mit mehreren Personen aus der Szene geführt hat.

Der grösste gemeinsame Nenner ist die Kritik an der Zürcher Veloinfrastruktur. Ein langjähriger Teilnehmer drückt es so aus: «Die Critical Mass wäre nicht so gross geworden, wenn Zürich schon eine super Velostadt wäre.» Er betont aber auch: «Es gibt keine offiziellen Forderungen. Die Critical Mass ist keine Demo für bessere Velowege.» Vielen Teilnehmern geht es um ganz andere Dinge: das Gefühl, sich dank der Masse mit dem Velo sicher fortbewegen zu können, den Spass, die Gruppendynamik, das Zusammengehörigkeitsgefühl, die

selbstregulierende Organisationsform. Oder sie sind ganz einfach dabei, um Leute kennenzulernen.

Probleme wie die explodierenden Gruppengrößen, lange Staus oder Teilnehmer, die sich nicht an die Regeln halten, werden innerhalb der Szene kontrovers diskutiert. «Wie wäre es, wenn wir verschiedene Treffpunkte machen und dann mit verschiedenen Gruppen losfahren würden? Dadurch wäre das Problem mit der Gruppengröße und der langen Wartezeit gelöst», schlug eine Person Ende Juni in einem Telegram-Kanal vor. Das kam nicht nur gut an: «Sorry, aber das hintergeht doch den ganzen CM-Gedanken», lautete eine Antwort.

Solche Diskussionen sind teilweise sehr ausschweifend, da alle Meinungen angehört werden und niemand ein Machtwort spricht. Alle sind Chefs. Und alles basiert auf der Überzeugung, dass sich am Ende die guten Ideen in der Masse durchsetzen.

Bürgerliche machen Druck auf den Stadtrat

Die Behörden treiben derzeit ganz andere Sorgen um. Der Ruf nach einer Bewilligungspflicht wird immer lauter – wie schon nach den ersten Austragungen Ende der 1990er Jahre. Gerade die Bürgerlichen machen Druck auf den Stadtrat. Die SVP spricht von «egoistischen Veloposern», die Zürich schaden. Der Sicherheitsvorsteherin Karin Rykart (Grüne) wirft sie eine «Laissez-faire-Politik» vor.

Für die FDP steht ausser Frage, dass die Critical Mass nicht ohne Bewilligung stattfinden dürfe. Die Organisatoren müssten eine Bewilligung beantragen und gemeinsam mit der Polizei eine Route definieren, sagt Michael Schmid, der freisinnige Fraktionschef im Stadtparlament. Dadurch liesse sich ein Verkehrskollaps vermeiden.

Werde dies nicht gemacht, müssten die Ordnungshüter die Teilnehmer kontrollieren, verzeigen und wegweisen. Die FDP hat zur Sache auch ein Postulat eingereicht, das bald im Gemeinderat beraten werden soll, aber angesichts der Mehrheitsverhältnisse im Parlament chancenlos sein dürfte.

Trotzdem prüft nun auch die Stadt, wie die Critical Mass in geregelte Bahnen gelenkt werden kann. Mathias Ninck, Sprecher des Sicherheitsdepartements, sagt: «Die Velokolonne hat eine Grösse erreicht, die für die Stadt schwierig ist: Die Blockaden des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dauern zu lang, und es kommt jedes Mal zu brenzligen Situationen, es ist gefährlich geworden.» Nicht nur für die Stadt, auch für die Velokolonne hätte es

Vorteile, wenn die Critical Mass eine Bewilligung einholen würde. Man könnte eine Route vereinbaren und so den öV umleiten, die Polizei wiederum würde dafür sorgen, dass die Velokolonne auf der Route gut und sicher durchkäme.

Bewilligungen und geregelte Bahnen entsprechen allerdings so gar nicht der Idee eines «monatlich organisierten Zufalls», wie die Critical Mass im «Massifesto» aus dem Jahr 1994 auch genannt wird. Selbst ein Verbot würde manche Aktivisten nicht vor einem weiteren Velozug durch die Stadt abschrecken. Einer sagt: «Die Critical Mass lässt sich nicht abschaffen. Es wird immer Leute geben, die am letzten Freitag des Monats mit ihrem Fahrrad auf die Strasse gehen.»

Das Wachstum gibt der Bewegung offensichtlich Selbstvertrauen. Einige Teilnehmer wollen nun mehr. So hat ein Kollektiv unlängst eine Petition lanciert, die fordert, dass in Zürich jeweils am letzten Freitag im Monat die Autos gleich ganz von den Strassen verbannt werden. Oder, wie es in der Petitionsschrift heisst: «Für ein friedliches Nebeneinander von öV, Fussgänger*innen und Velofahrenden.»