

SHIFT HAPPENS

Critical Mass Budapest

ist eine echte zivile Erfolgsgeschichte mit umwerfenden irreversiblen Veränderungen in der Stadt selbst und in den Herzen ihrer Bewohner*innen. In weniger als fünf Jahren blühte sie auf, von einem kleinen subkulturellen Event zu einer der grössten zivilen Bewegungen in Ungarn.

Die kritische Masse wurde vor ein paar Jahren erreicht, die Bombe explodierte, die Aktivist*innen von damals wurden von «normalen Durchschnittsmenschen», welche das Fahrrad als alltägliches Mittel zur Fortbewegung nutzen, ersetzt. Wir möchten euch das Geheimnis hinter diesem Erfolg verraten. Es ist so einfach wie das Rad selbst: Spring auf und roll los!

Der Vorläufer der Critical Mass Budapest war eine regelmässig stattfindende Fahrt, welche von einer Gruppe namens «Friends of Urban Cycling = Freunde des städtischen Fahrradfahrens» organisiert wurde. Diese war der internationalen Critical Mass sehr ähnlich und fand ein paar Jahre lang mit 50-300 Teilnehmer*innen statt. Zur selben Zeit kam die Velokurier*innen-szene öfter zusammen um etwas krasere Fahrten (hardcore rides) durchzuführen. Manchmal spontan, manchmal zu speziellen Anlässen.

Die Critical Mass Budapest jedenfalls begann im Jahr 2004, als der Bürgermeister den Autofreien Tag auf das Wochenende verschob, um Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. An diesem Punkt beschlossen einige von uns, eine CM am ursprünglichen und international anerkannten Datum vom 22. September als Zeichen des Protests zu organisieren.

Normalerweise kündigten wir unsere Fahrten nicht bei der Polizei an. Doch dieses Mal taten wir es, damit wir freier und unkomplizierter dafür werben konnten und um anderen Stadtbewohner*innen die Teilnahme zu vereinfachen. Drei Wochen vor der Fahrt trafen sich ungefähr 30 Botschafter*innen und deren Freund*innen in einem Park um die organisatorischen Aufgaben zu verteilen. Die Idee war es, nicht Teilnehmer*innen sondern Organisator*innen zu rekrutieren.

Dazu klapperten wir alle Fahrradläden, Kneipen, Kinos und Universitäten rund um die Stadt ab und verteilten unsere Flyer und Flugblätter. Diese wurden teils zu Hause und teils von einer Druckerei (als Geschenk) hergestellt. Wir versuchten an jedem Ort wen dazu zu bringen, die Informationen weiter zu verteilen. «Critical Mass – der echte autofreie Tag!» lautete der Slogan auf den Flugblättern.

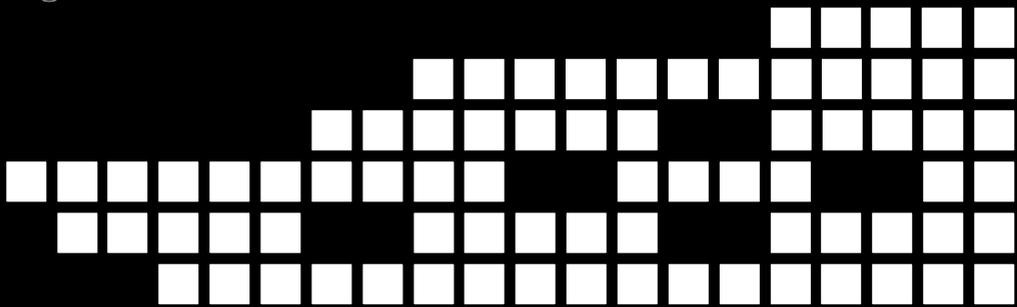
Wir luden alle ein, an einer grossen Demonstration teilzunehmen und hofften dabei auf rund 500 Teilnehmer*innen - die höchste Zahl, die wir uns vorstellen konnten.

Es war damals in Budapest recht ungewöhnlich, Menschen in Gruppen Fahrrad fahren zu sehen und doch konnten wir beobachten, wie sich die Menschen in Gruppen von 8-10 Leuten dem Heldenplatz näherten, dem offiziellen Startpunkt der Fahrt. Um sechs Uhr starteten schliesslich zwischen 3000 und 4000 Fahrradfahrer*innen auf der Route, die wir im Vorfeld geplant hatten.

Es tauchten keine Journalist*innen auf, da wir keine Pressemitteilung herausgaben. Als sich jedoch herum sprach, dass die Masse den Verkehr paralyisierend lähmte und lähmend paralyisierte, jagten die Presseteams los - nur um dann selbst im Verkehr festzustecken. In den Abendnachrichten gaben wir unsere Forderungen per Telefon bekannt: Wir wollen in einer fahrradfreundlichen Stadt leben!

Wir kamen nach Einbruch der Dunkelheit wieder am Heldenplatz an und tausende Fahrradfahrer*innen machten Lärm und reckten ihre Räder hoch über ihre Köpfe - genau wie auf unserem Logo dargestellt. Alle spürten, dass gerade etwas wichtiges abging. Ein einziger euphorischer Akt vollzog sich, überall blitzende und blinkende Fahrradlichter, dazwischen lachende bis weinende Gesichter.

Kein Wunder wollten alle dieses Ereignis nochmal erleben! Wir wählten den darauf folgenden Tag der Erde («Earth day»), also den 22. April 2005. Dieses Mal versammelten sich 10.000 (!) und diese Zahl wuchs kontinuierlich von Jahr zu Jahr. Heute sind es typischerweise 30 bis 40 tausend Radler*innen auf den Critical Mass Fahrten (Stand 2012).



Unsere CMs unterscheiden sich von denen weltweit in verschiedenen Aspekten. Anstatt monatlich organisieren wir die Fahrten zwei mal im Jahr. Eine an dem Wochenende, das dem Tag der Erde am nächsten kommt und den anderen am autofreien Tag, car-free-day, also am 22. September. Eine Fahrt kann bis zu 3 Stunden dauern, daher rekrutieren wir ungefähr 300 Freiwillige, die die Menge ein wenig lenken und die Seitenstrassen corken. Von Zeit zu Zeit, wenn der Strom nachlässt, lassen sie

einzelne Autos durch, um heftigen Streit mit den Fahrer*innen zu vermeiden. Jedoch liegt unser Hauptaugenmerk darauf, die Fussgänger*innen von Zeit zu Zeit durchzuschleusen. Wir «bekommen» auch immer 30-40 Polizeileute, welche jedoch komplett passiv sind. Wenn heutzutage der «Auto-frei-tag» auf einen Wochentag fällt hat die Critical Mass keine festgelegte Route. Nur Start- und Endpunkt stehen fest und die Fahrer*innen können die Route dazwischen frei bestimmen.



In den frühen Tagen verfolgten wir kein bestimmtes Ziel. Mit der Zeit jedoch wurde uns klar, dass wir eine der progressivsten Gemeinschaften der Stadt sind und es wäre ein riesiger Fehler, nicht unsere Interessen zu formulieren und für unsere Wünsche einzustehen. Mit unserer kleinen Gemeinschaft im Rücken begannen wir online Forderungen zu sammeln und gingen mit unserer kleinen Wunschliste zum Stadthaus. Die Demonstrationen wurden grösser und grösser, sodass die Stadt anfang, Radwege einzurichten und das zweirädrige Fahrradsymbol erschien plötzlich in politischen Kampagnen. Die politische Unterstützung jedoch war nicht stark genug und führte letztlich nur zu 30-40 Kilometern schlecht gebauter und designter Fahrradwege, welche meist auf Kosten der Fussgänger*innen eingerichtet wurden. Wir waren jedoch zu schlau und enthusiastisch, als dass wir aufgehört hätten. Also überdachten wir unsere Ziele und wandten uns nun an die Bevöl-

kerung von Budapest anstatt an ihre Politiker*innen. Zu jener Zeit bildete sich ein echt cooles Netzwerk von Fahrradaktivist*innen und langsam wurden wir zur grössten zivilen Bewegung in Budapest. Und das alles ohne eine offizielle Organisation, strikte Hierarchien, Büroräume oder sonstige Ausgaben. Unser Blog wird von 1500 Menschen täglich besucht und hat 35.000 Fans auf Facebook (Stand 2012).

Die Organisation der zwei jährlichen Fahrten kostet ungefähr 2000\$, diese kriegen wir durch den Verkauf von Critical Mass T-Shirts wieder rein. Wir lehnen sämtliche Sponsoren und Werbetreibende ab; das bisher höchste Angebot in Höhe von 400.000\$ kam von einem multinationalen Konzern.

Die einzige feste Partnerin der Demonstrationen ist die holländische Botschaft, welche auch extra Fahrrad-events und Empfänge für Radler*innen veranstaltet. Alle Aktivist*innen wissen, dass diese mysteriöse Sache unser gemeinsames Kind ist und ihr Erfolg wird einzig durch unsere persönliche Energie, Zeit und unseren Enthusiasmus ermöglicht. Und wie es sich herausstellt habe wir überall Freund*innen. Manche stellten uns kostenlose Werbeplätze zur Verfügung, andere hängten unsere Plakate und Sticker in ihre Schaufenster. Journalist*innen haben fast so etwas wie eine geheime Fraumaurenerloge gegründet, um für Berichterstattung in TV, Zeitungen und Radio zu sorgen. (Auch hier wieder der Hinweis, Stand 2012. Wer möchte nach Budapest und herausfinden, wie es nun unter Victor*FUCKING*Orban aussieht? Wir haben Repräsentant*innen in allen politischen Parteien. Unbekannte Menschen haben uns tausende Flug-

blätter in die Hand gedrückt (eigentlich die einzige wirklichen Geldaufwendungen für die Demos) und Sticker lachen uns von jedem zweiten Velo im Land an.

Durch die gesteigerte Medienpräsenz und dadurch, dass eine Critcal Mass Fahrt fast so etwas wie ein Initiationsritus für viele städtische Radler*innen geworden ist, erhöht sich die Zahl der Radler*innen jedes Jahr. Stand heute nutzen 20-30% der Budapester Bevölkerung täglich das Rad, 4-5% von Ihnen zum täglichen Pendeln. Das ist ein ziemlicher Triumph: Als wir im Jahr 2004 anfangen, wurden städtische Radler*innen schlichtweg als suizidal (selbstmordgefährdet) angesehen. Mit dem Fahrrad am Verkehr teilzunehmen wurde als gefährlich erachtet und so mussten die ersten Radler*innen zunächst ihre Angst vor dem Tod besiegen. Der wichtigste Erfolg der Critical Mass war es, diese Angst bröckeln zu lassen.

Während die Zahl der Radler*innen zunahm, schwanden auch die Vorurteile. Bars und Kneipen waren die ersten Orte, die von Rädern überflutet wurden. Mensch musste teilweise mehrere Strassenblöcke abklappern um einen Stellplatz fürs Rad zu finden. Die Universitäten und Hochschulen folgten und bald wurden auch die Arbeitsplätze erobert. Der Fahrradverkehrszählautomat (ist deutsch nicht eine schöne Sprache? Grüße gehen raus an Mark Twain) in der Innenstadt verbucht ein jährliches Wachstum von 100% und manche Stellen werden jeden Tag von 15.000 Radler*innen passiert. Unglücklicherweise kann die Stadt nicht mit der Fahrradschwemme («bike boom») mithalten und ist so mit einem sonderbaren Phänomen konfrontiert: da Radler*innen keinen fest zugeordneten Raum haben, fluten diese jetzt einfach die ganzen Strassen und fahren wo sie nur können. Am Anfang sorgte das für zahlreiche Konflikte mit motorisierten, doch schon bald führte

es zu einem spürbaren Rückgang (10% des Vorniveaus) von Verkehrsunfällen, was wiederum für eine Abnahme der Angst sorgte, welche Leute davon abhält, mit dem Rad am Verkehr teilzunehmen. Etwas wirklich einmaliges passiert derzeit in Budapest: die Stadt wird trotz widriger Umstände und ohne substantielle Investitionen zunehmend fahrradfreundlich. Die ersehnte Sicherheit für Radler*innen kam dadurch, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen - oder deren Verwandte, Arbeitskollegen etc. - aufs Rad umstiegen und zumindest zu regelmässigen Radler*innen wurden. Radler sind keine Ausserirdischen mehr sondern alltägliche Menschen. Es ist unmöglich geworden, eine Klasse von Radlerinnen zu identifizieren, denn Menschen radeln nun sowohl in Anzügen als auch in Arbeiter*overalls.

Budapest hat sich verändert, die Critical Mass Budapest hat ihr Ziel erreicht. Das ist eine grosse Ehre für alle, die ihren Teil dazu beigetragen haben. Wir haben den Mythos vom ewigen Wachstum als (einzigem) Motor des Fortschritts abgelöst. Heutzutage bildet die enorme Anzahl von Alltagsradler*innen die Demonstration. Sie tragen die Idee einer anderen Mobilität wie einen Virus

zu ihren Arbeitsplätzen und in die Schulen und Universitäten. Es ist ein sehr angenehmes Gefühl, für eine so gute Sache zu arbeiten. Der Erfolg ist mitreissend, aber das Beste ist zu realisieren, dass die kritische Masse erreicht wurde. Die unglaubliche Wahrheit ist, dass wir es geschafft haben, unsere Stadt für immer zu verändern!

