

## Critical Mass – Eine neue soziale Bewegung

**Fahrradfahren<sup>1</sup> in der Stadt: ein kontroversielles Thema, wo es um Platz, Sicherheit, Sichtbarkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit geht. Fahrradfahrer/innen werden meistens an den Rand gedrängt. Nur dann, wenn es um Umweltverschmutzung oder um die Reduktion von Verkehrstaus in Stoßzeiten geht, wird Radfahren als Alternative gesehen.**

Neuerdings gibt es ein Ärgernis für viele Autofahrer/innen in Wien, Linz, Graz, Feldkirchen und Wiener Neustadt am letzten Freitag des Monats.<sup>2</sup> Sie sehen sich Radfahrer/innen gegenüber, die nebeneinander fahrend mehrere Fahrbahnstreifen benützen und gemütlich, plaudernd und manchmal mit etwas auffälligeren Rädern durch die Stadt radeln. Unter dem Motto „Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind Verkehr“ treffen sich Radfahrer/innen und zelebrieren an einem Tag des Monats das, was sie jeden Tag tun, um sich im urbanen Raum fortzubewegen.

*Critical Mass (CM)* hat dabei weniger mit Nukleartechnologie zu tun, sondern ist eine besondere Art des Protestes oder sogar Teil einer weltweiten sozialen Bewegung, die 1992 in San Francisco noch unter der Bezeichnung „commute clot“ begann, um einen kleinen Kreis von enthusiastischen Radfahrer/innen, die eben für ihre Art der Fortbewegung Platz in der Stadt schaffen wollten (Carlsson 2002a).<sup>3</sup> Gegenwärtig finden monatliche Treffen in etwa 240 Städten weltweit statt, vor allem in Nordamerika, Australien

und Europa, aber auch in Indien, Korea und Malaysia, die jeweils einige bis tausende Radfahrer/innen anziehen.

Was ist nun eine Critical Mass? Ein Treffen von Radfahrer/innen, die nicht aggressiv gemeinsam durch die Stadt fahren, ohne Ziel, parteilich ungebunden, ohne vorher festgelegte Route, ohne Verantwortliche und ohne zentrale Organisation, „*a non-affiliated, non-confrontational, unorganized coincidence*“ (Flyer, abgebildet in Carlsson 2002c, 27). Es gibt Urheber/innen, die einen Treffpunkt und eine Uhrzeit festlegen, der Rest bleibt der Gruppe zur Entscheidung über. Weil es eben keine Demonstration sein sollte, bezeichnen es die Teilnehmenden als „*gemeinsames Radfahrerlebnis*“ (Flyer zur Critical Mass 2008 in Linz). Eine CM gilt dann als erreicht, wenn sich genügend Radfahrer/innen treffen, also die kritische



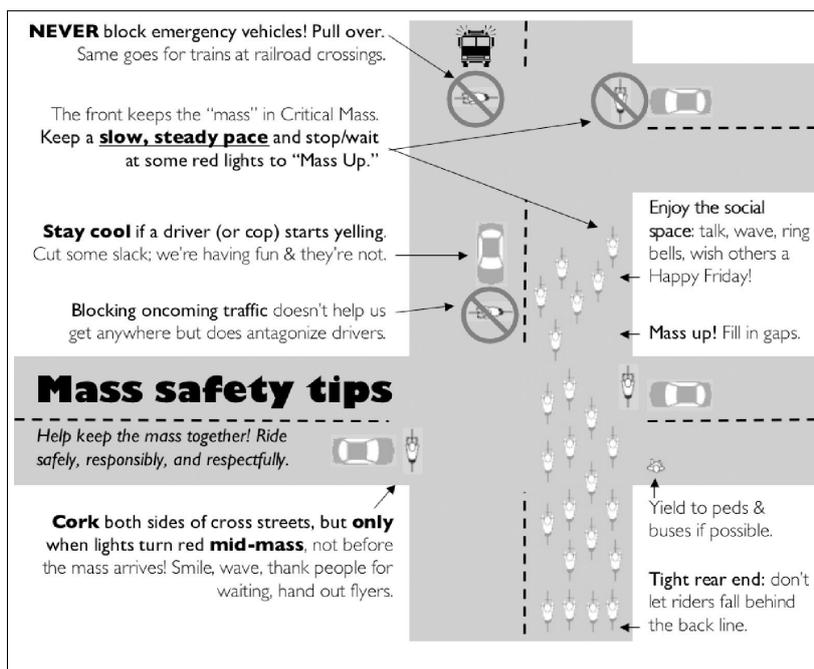
Plakat von Beth Verdekal (San Francisco, etwa 1992)

Masse vorhanden ist, die benötigt wird, um als Kollektiv mehr als ein/e individuelle/r Verkehrsteilnehmer/in erreichen und den Verkehrsfluss bestimmen zu können (Pomerantz 2002).

Je nach Stadt werden unterschiedliche Regelungen getroffen, wie man sich als Verkehrsteilnehmer/in in der CM verhalten soll, wobei in manchen Städten die Straßenverkehrsordnung eher eingehalten wird und in anderen etwas weniger. Eine der Diskussionspunkte bei der CM ist das Verhalten bei Kreuzungen, die mit Ampeln geregelt sind, die auf Rot umschalten. So wird von einigen das Corking als probates Mittel gesehen, wo einige Radfahrer/innen links und rechts die Kreuzung sperren, bis alle Teilnehmer/innen diese überquert haben. Andere sind gegen dieses Verhalten, weil das gegen die Straßenverkehrsordnung verstößt ([http://en.wikipedia.org/wiki/Critical\\_Mass#Corking](http://en.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass#Corking), Zugriff am 30/12/2008). Grundsätzlich sollten die Teilnehmer/innen freundlich sein, anderen Verkehrsteilnehmer/innen erklären, worum es geht, und darauf achten, dass die Masse zusammenbleibt. Aggressives Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer/innen und rücksichtsloses Rasen sollte vermieden werden. Vor allem bei Autofahrer/innen, die durch den Stau wütend geworden sind, sollte von den Teilnehmer/innen Deeskalation versucht werden (Carlsson 2006).

### Critical Mass – eine neue soziale Bewegung?

Nun stellt sich die Frage, ob es sich bei der CM um eine besondere Form der politischen Partizipation in einer neuen sozialen Bewegung handelt. Grundsätzlich kann als politische Beteiligung jede Form des Verhaltens von einzelnen Bürger/innen oder Gruppen ohne Zwang interpretiert werden, die sich zum Ziel setzt, politische Entscheidungen zu beeinflussen. Neben den konventionellen Formen der Beteiligung als Staatsbürger/innen bei Wahlen und durch Engagement in Parteien gibt es unkonventionelle Formen der Partizipation, die in legale und illegale eingeteilt werden können und sich abseits der institutionellen Ebene des Staates und der konventionellen politi-



Critical Mass und Sicherheit

schen Prozesse bewegen. Unter den legalen Partizipationsformen wird die problemzentrierte Partizipation subsumiert, wie etwa die Mitarbeit in bürgerlichen Initiativen, das Mitgehen bei angemeldeten Demonstrationen und das Diskutieren bei sowie der Besuch von öffentlichen Veranstaltungen. Die illegalen Partizipationsformen kann man wiederum in gewaltlose Formen, den sogenannten zivilen Ungehorsam (etwa das Mitgehen bei einer nicht genehmigten oder unangemeldeten Demonstration, wilde Streiks, Hausbesetzungen, etc.), und in gewaltsame Formen der Beteiligung gegen Sachen und Personen unterscheiden (Hoecker 2006).

CM hat zum Ziel, politische Entscheidungen zu beeinflussen: „Reclaim the Streets“, den Radfahrer/innen mehr Raum in der Stadt zu schaffen, zumindest einmal im Monat für ein paar Stunden während der Fahrt, obwohl es nicht als Demonstration deklariert wird, sondern nur als gemeinsame Zelebrierung des Radfahrens.<sup>4</sup> Menschen, die im Alltag Rad fahren, schaffen hier eine gemeinsame Plattform, um diese Präferenz für ein alternatives Fortbewegungsmittel zu feiern. Dabei wird ohne formale Strukturen entschieden, wo es hingehet und wohin die Masse fährt.<sup>5</sup>

Ist CM auch eine neue soziale Bewegung? Laut Della Porta und Diani (2006) zeichnen sich soziale Bewegungen durch drei Merkmale aus:

- Erstens geht es um eine *kollektive Konflikt-handlung* (conflictual collective action), wobei sich Akteur/innen in gesellschaftspolitischen Konflikten für oder gegen sozialen Wandel einsetzen. Konflikt bezieht sich hier auf die Kontrolle über eine gesellschaftspolitische Ressource, wobei es um einen ökonomischen, politischen oder kulturellen Machtanspruch gehen kann. Eine Auseinandersetzung kann dabei über gesellschaftliche Probleme, die Bereitstellung von öffentlichen Gütern oder über Werte und Prinzipien geführt werden. Damit es sich um eine soziale Bewegung handeln kann, muss aber ein Ziel kollektiv verfolgt werden, das auch politisch formuliert und artikuliert werden sollte, wobei es nicht nur um eine Schuldzuweisung gehen sollte, sondern gemeinsame Interessen gegen oder für etwas geformt werden.
- Das zweite Merkmal sind *dichte informelle Netze* (dense informal networks), wo Akteur/innen (Individuen und Zugehörige zu Organisationen) zusammenarbeiten und gemeinsam ein Ziel verfolgen. Kein/e Einzelne/r kann behaupten, dass er oder sie die Bewegung repräsentiert. Aufgrund dieser Strukturen können unterschiedliche Akteur/innen ihren Einfluss im politischen Prozess geltend machen und sind nicht an konventionelle Formen der Beteiligung gebunden oder an eine Partei.
- Drittens ist noch eine *kollektive Identität* notwendig, da Treffen zu einzelnen politischen Themen nicht ausreichen. Die wechselseitige Anerkennung und eine Verbundenheit sind von Relevanz. Die Einzelnen müssen sich mit der Sache identifizieren und sich der Bewegung verpflichtet fühlen.

### Kollektive Konflikt-handlung

Aufgrund der offenen Form der CM ist es sehr schwierig, nur eine Konflikt-haltung zu erkennen. So verfolgt die CM verschiedene Vorstellungen, welche soziale Transformation bekämpft bzw. erreicht werden soll. Die CM setzt sich für einen sozialen Wandel ein, einen Wandel in der Gesellschaft für mehr Platz und Sicherheit für Radfahrer/innen in der Stadt, für mehr Umweltschutz und gegen Ölverbrauch, gegen die Hegemonie des Autoverkehrs, gegen Konsum und gegen ökonomische Liberalisierung und Globalisierung genauso wie gegen gesellschaftsfeindliche Technokratie. Wie bei neuen sozialen Bewegungen üblich, handelt es sich bei den vertretenen Konflikt-haltungen von Critical Mass um postmaterialistische.<sup>6</sup>

Zuerst einmal möchte die CM einen Platz für Radfahrer/innen schaffen und für diese mehr Sicherheit erreichen - Raum für Radfahr/innen in einem politischen und sozialen Sinn: eine Sichtbarkeit erreichen, wo es um einen Platz in der Verkehrspolitik in einer Stadt und den Platz im Verkehrsalltag auf den Straßen geht. Die CM schafft einen solchen Raum, wo Radfahrer/innen nicht an den Rand gedrängt werden, sondern sich mitten auf der Fahrbahn bewegen können. Indirekt gibt CM ein Zeichen an die Verkehrspolitik, indem sie die mangelhafte Integration von Radfahrer/innen aufzeigt und die mangelnde Berücksichtigung in der städtischen Verkehrsplanung zum Thema macht.

Sicherheit bedeutet, darauf aufmerksam zu machen, dass es Radfahrer/innen gibt, die im Alltag sterben, weil sie nicht von einer Knautschzone aus Stahl, Kunststoff und Blech umgeben sind. So wird sehr oft übersehen, dass der Vorrang des Automobils in unserer Gesellschaft zwar eine sichere Behausung für Autofahrer/innen bietet, aber für andere Verkehrsteilnehmer/innen, wie Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, eine oftmals tödliche Gefahr darstellt (Urry 2007, Blickstein & Hanson 2001). Zwei Ausdrucksformen bieten sich dabei an: Einerseits werden von Aktivist/innen Ghostbikes aufgestellt. Weiß gestrichene Fahrräder werden dort angekettet, wo ein/e Radfahrer/in im Straßenverkehr getötet wurde (<http://www.ghostbikes.org>, Zugriff am 30/12/2008). Andererseits gibt es bei einer CM auch die Möglichkeit, sich bei gefährlichen Verkehrsstellen mit den Fahrrädern niederzulegen, um in einem sogenannten „die-in“ tote Radfahrer/innen darzustellen.

Ein Fahrrad versprach einmal „*speed, autonomy and liberation*“ (Urry 2007, 113). Versprechen, die durch das Auto im 20. Jahrhundert scheinbar eingelöst wurden, aber im urbanen Bereich nicht mehr haltbar sind. Die CM möchte eine Verkehrspolitik in den Städten propagieren, die die Umwelt nicht so stark belastet und Nachhaltigkeit fördert. Somit stellt sich die CM gegen die Verschmutzung durch Automobile (Blickstein & Hanson 2001) und die Macht der Auto- und Ölindustrie.<sup>7</sup> Sie bekämpft somit eine Technologie, die sie als zerstörerisch ansieht, die zudem zu einer gesellschaftlichen Veränderung im 20. Jahrhundert geführt hat. Und hier findet sich ein Anknüpfungspunkt zur Technologiekritik. So führte das Auto zu einem Wandel der Städte, wo es v.a. in den USA, aber zunehmend auch in Europa zu Orten kam, die nur mehr für Automobilisierte zugänglich waren und sind.<sup>8</sup> Für Ivan Illich (1974) bedeutet das Auto bzw. die Automobilindustrie ein radikales Monopol, da es andere

Industrien verdrängt und ein knappes Gut produziert. Menschen können nicht mehr alternative Transportmittel wählen, sie sind auf das Auto angewiesen. Automobile führen zu einer Selbstexpansion, die das Leben in der Gesellschaft so weit transformierte, dass es einerseits zu einer Flexibilisierung führt, weil Menschen unabhängig von Fahrplänen und Distanzen wohin kommen. Andererseits erzwingt es eine bestimmte Art von Lebensstil, der die Stadt verändert, dem Auto viel Platz einräumt und Menschen dazu bringt, sich ständig in Bewegung zu setzen.<sup>9</sup>

Ivan Illich (1974, 1980) prägte mit seiner Technologiekritik, die auch die Energieverschwendung durch das Auto anprangerte, den Terminus „conviviality“. Eine Technologie oder ein Werkzeug ist nur dann für eine Gesellschaft geeignet, wenn sie bzw. es im Dienste der Menschen steht. Konvivial bedeutet in dem Sinne lebensgerecht und eine Gesellschaft ist so, wenn die Werkzeuge in einem politischen Prozess kontrolliert werden und wenn postmaterialistische Werte, nämlich Konvivialität, wieder in den Vordergrund rücken. Nicht materialistische Werte einer industriellen Produktion sollen bestimmen, sondern der autonome und kreative Umgang zwischen den Menschen und dieser mit der Umwelt: Konvivialität ist für Illich die individuelle Frei-

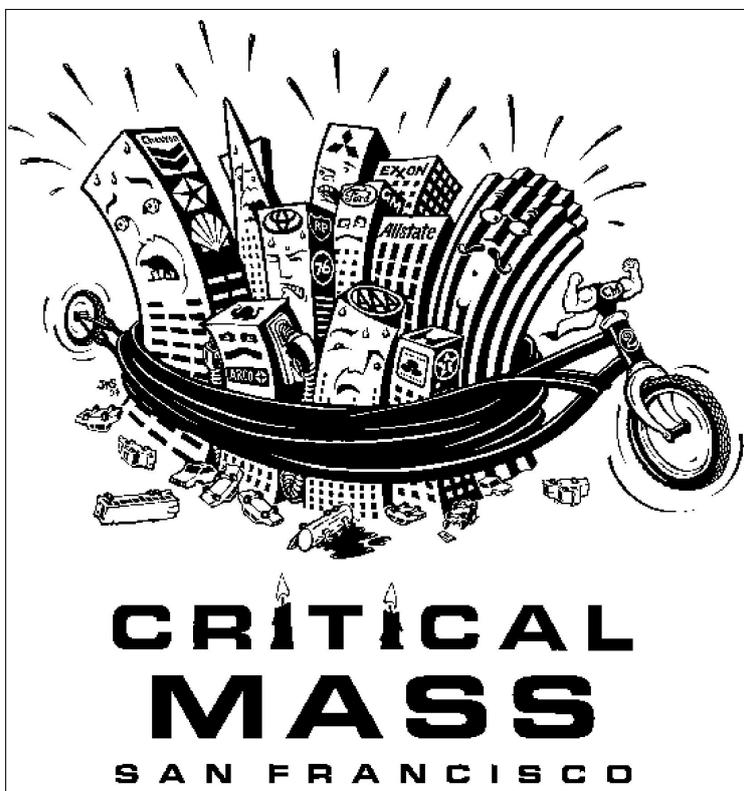
heit, gestaltet in persönlichen Beziehungen als intrinsisch ethischer Wert zur Erschaffung des sozialen Lebens. Fahrräder sind Werkzeuge für Konvivialität im Gegensatz zu Autos, da der Gebrauch von Fahrrädern nicht den Platz in der Stadt, Energieressourcen der Welt oder Zeit in einem „eisernen Käfig“ in Unmengen verbraucht.<sup>10</sup>

Die CM stellt sich gegen eine alles durchdringende Automobilindustrie, die gemeinsam mit der erdölverarbeitenden Industrie das Leben der Menschen bestimmt. Die Kritik gegen die Hegemonie des privaten Autoverkehrs umfasst auch eine ablehnende Haltung gegenüber der gegenwärtigen Konsumgesellschaft. So wird beschrieben, dass bei einer CM in Toronto der Abschluss in einem großen Einkaufszentrum stattfand, wo alle die Fahrräder dann gemeinsam zu einem „bike salut“ hochhoben (Heath & Potter 2006). Andere wiederum versuchen, auch im Alltag die Konsumkultur abzulegen und bauen sich ihre eigenen Fahrräder aus gebrauchten zusammen, die dann für den Stadtverkehr besonders geeignet und leicht zu warten sind oder die Blicke bei einer CM auf sich ziehen (etwa Singlespeed-Rennräder oder Choppers).<sup>11</sup>

Somit kommen wir zu den „radikaleren“ Ansätzen innerhalb der CM, die eine anarchistische Komponente zeigen und wo das Rad nicht nur ein Fortbewegungsmittel darstellt, sondern Teil einer Identität im urbanen Raum ist, wie etwa der Film B.I.K.E. anhand einer anarchistischen Subkultur pointiert darstellt.<sup>12</sup> Die CM gibt auch Menschen oder Gruppen einen Platz, die im Rahmen der Globalisierungsdebatte eine radikale Position einnehmen (Held & McGrew 2002), die gerne in autonomen Gemeinschaften leben und dort ihre Ideale von Gleichheit, Allgemeinwohl und vom Leben im Einklang mit der Natur realisieren möchten. Solche Menschen organisieren sich in neuen sozialen Bewegungen und sind gegen jegliche Form neoliberaler Politik.<sup>13</sup>

#### Kollektive Identität und informelle Netze

Während alte soziale Bewegungen, wie etwas Gewerkschaften, hierarchisch strukturiert sind, zeichnen sich neue soziale Bewegungen durch eine *dezentralere und informellere Struktur* aus, wobei aber institutionalisierte Formen etwa ATTAC inzwischen Mit-



Jim Swanson zum zweiten Geburtstag der Critical Mass

gliedsbeiträge einheben (Geißel & Thillman 2006). Die CM hat in ihren Anfängen mit Mund-zu-Mund Propaganda gearbeitet und so fahrradaffine Menschen angesprochen, wie etwa Fahrradbot/innen und Pendler/innen zu Stoßzeiten an Fahrradwegen. Es bildete sich eine besondere Form der Kommunikation mit der *Xerokratie* während der CM heraus, wo jede/r seine/ihre Ideen über Kopien (engl. xerox) an die anderen verteilt, die diese annehmen oder aber ablehnen können. Je nach Anzahl der Kopien, Verteilung und Annahme kann jede/r mit Interesse an dem Verlauf der CM partizipieren. Somit führt niemand die CM, sondern es wird in der Gruppe entschieden, es existiert also eine Form des Sich-selbst-Regierens (Carlsson et al 1994, Pomerantz 2002). Gegenwärtig gibt es eine Tendenz zum Internet und zu Mailing-Listen, die Informationen bieten und das strukturelle Rückgrat bilden (etwa [www.criticalmass.at](http://www.criticalmass.at), [http://criticalmass.wikia.com/wiki/Main\\_Page](http://criticalmass.wikia.com/wiki/Main_Page), Zugriff 30/12/2008).

Was die CM ebenso auszeichnet, ist, dass verschiedene Gruppen und Individuen zusammenkommen, Menschen, die jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln und einfach genug von der Benachteiligung haben, genauso wie Fahrradinitiativen und anarchistische Gruppen. Eine *kollektive Identität* wird durch das gemeinsame Fahrradfahren geschaffen, es gibt eigene Ausdrücke und eigene Zeichen. Das Ziel, so Chris Carlsson (2002b), ist - in Anlehnung an Michael Hardt und Antonio Negri, die mit ihrer Multitude das Konzept einer autonomen Bewegung beleben wollen, damit aus den Individuen aktive Subjekte werden - das Erleben von Kooperation und Kollektivität von sonst im urbanen Raum verteilten Radfahrer/innen. Kurz, es geht um die Schaffung eines Gemeinschaftsgefühls, eines Kollektivs, etwas, das im Alltag zu kurz kommt, wo jede/r als Einzelne/r mit dem Fahrrad sich in der Stadt von A nach B bewegt (Ferrell 2001, Furness 2005a).

Neue soziale Bewegungen zeichnen sich durch *unterschiedlichste Aktionsformen* aus, wie etwa Diskussionsrunden, Unterschriftenlisten, Inszenierungen, Initiativen, Demonstrationen, etc. Umso professioneller neue soziale Bewegungen werden, umso eher greifen sich auch zu Lobby-Maßnahmen und schließen Kontakt mit Medien, Politiker/innen, Abgeordneten und Beamten/innen (Geißel & Thillman 2006). Vertreter/

**Critical Mass in Österreich**

Ort	Treffpunkt	jeden X. Freitag im Monat	Beginn	1. Treffen nach dem Winter
Linz	Hauptplatz	4.	16.30	27. März 2009
Graz	Südtirolerplatz	4.	16.30	27. März 2009
Innsbruck	Maria-Theresien-Straße	4.	17.00	27. März 2009
Feldkirch	Katzenturm	4.	17.30	k.A.
Wiener Neustadt	Bahnhofplatz	2.	16.00	k.A.
Wien	Schwarzenbergplatz	3.	16.30	keine Winterpause

Genauere Informationen und Änderungen gibt es auf: [www.criticalmass.at](http://www.criticalmass.at)

innen der CM treffen sich mit Politiker/innen, um ihre Anliegen zu diskutieren. Aber auch der Kontakt mit der Polizei ist notwendig, da sich die Radfahrer/innen nicht immer an die Straßenverkehrsordnung halten und den Fluss der Autofahrer/innen durch die Verwendung einer ganzen Fahrbahn einschränken. So gibt es immer wieder Versuche, die CM einzuschränken und es kommt zu Zusammenstößen zwischen anderen Verkehrsteilnehmer/innen, Polizei und Radfahrer/innen ([http://en.wikipedia.org/wiki/Conflicts\\_involving\\_Critical\\_Mass](http://en.wikipedia.org/wiki/Conflicts_involving_Critical_Mass), Zugriff 30/12/2008, Barren 2008).

Was aber das Außergewöhnliche an CM ist, ist, dass diese nicht nur eine neue soziale Bewegung ist, sondern auch eine neue Aktionsform. Da es sich um ein gemeinsames Zelebrieren des Radfahrens handelt, ohne vorheriges Festlegen einer Route oder eines Zieles, kann es sich nicht um einen angemeldeten Protest handeln, zumal es keine Verantwortlichen gibt. Es handelt sich somit um eine direkte demokratische Partizipation (*direct action*), um eine unkonventionelle Art, die zwischen der legalen und illegalen Form der Teilnahme liegt, wobei sie zwar militant, aber gewaltlos ist.

**Viva la Velorution!**

Nun zuletzt zu der Anhänger/innen und Träger/innen: Traditionelle Bewegungen haben sich aus den weniger privilegierten sozialen Schichten zusammengesetzt, die Akteur/innen neuer sozialer Bewegungen stammen überwiegend aus der Mittelschicht mit einer höheren Schulbildung, vertreten eher postmaterialistische und linke Werte, engagieren sich aber auch oftmals in traditioneller politischer Weise, wobei der Anteil von Frauen in neuen sozialen Bewegungen höher als in konventionellen Formen der politischen Partizipation ist (Geißler & Thillmann 2006).

Auf Basis eigener Betrachtungen lässt sich sagen, dass die Akteuer/innen der CM wohl eher der Mittelschicht zugehörig sind und oftmals eine höhere Bildung haben. Wohl aufgrund der Techniknähe des Fahrrads nehmen an dieser sozialen Bewegung weniger Frauen teil als an anderen. Somit zeigt sich, dass sich eine privilegiere Schicht eher für postmaterialistische Werte einsetzen kann. Eine Gruppe, die es sich ebenso eher leisten kann, in gentrifizierten und teureren Stadtgebieten zu wohnen und auf ein Auto zu verzichten (Urry 2007).

Gleichwohl können neue soziale Bewegungen Demokratie wieder näher an die Menschen heranbringen, die Demokratie beleben und stärken sowie die Macht von Eliten innerhalb des politischen Prozesses einschränken. Neue soziale Bewegungen können die Demokratie davor bewahren, immer mehr in eine Politik der vermeintlichen Sachzwänge zu geraten, die politische Ziele verfolgt, die von mächtigen, meist wirtschaftsnahen Interessensgruppen vorangetrieben werden. Sie wenden sich somit gegen eine „Postdemokratie“ (vgl. Crouch 2008), die mehr am Output orientiert ist, der von den Eliten bestimmt wird, die zunehmend das Allgemeinwohl definieren, als am Input, der Beteiligung von Bürger/innen und dem Finden eines Konsenses durch demokratische Willensbildung. Aufgabe der traditionellen Politik und im Besonderen der Mitte-Links-Parteien sollte es sein, den Einfluss solcher neuer sozialen Bewegungen zuzulassen und zu fördern, um eine größere Verhandlungsmacht gegenüber den kapitalistischen Interessen zu erreichen, während die neuen sozialen Bewegungen selbst über Lobbyarbeit und neue Aktionsformen ihren Einfluss stärken und einen gesellschaftlichen Wandel herbeiführen sollen. Im Falle der Critical Mass soll damit ein echtes Miteinander von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer/innen forciert und der Hegemonie des Automobils in der Stadt ein Ende bereitet werden.

*Bettina Leibetseder*

Die Autorin ist Mitarbeiterin am Institut für Gesellschafts- und Sozialpolitik sowie leidenschaftliche tägliche Radfahlerin, die das einmal im Monat zelebriert.

#### Anmerkungen

- 1 Mein herzlicher Dank gilt Mirko Javurek, Markus Lenger, Andreas Strauss und Florian Walter für Informationen und Beratung.
- 2 In Wien an jedem 3. Freitag im Monat
- 3 Auch in Wien gab es immer wieder Versuche, Freiräume in der Stadt zu schaffen, so wurde seit 1990

das „Radfahren am Freitag“ (RaF) als eine Protestform eingeführt. Davor fand eine angemeldete Fahrrad-Demonstration der Grün-Alternativen gegen Ozon statt, weitere Demos wurden nicht mehr von der Polizei erlaubt und auch die Partei hatte kein Interesse an der Fortführung. Gemeinsame Radfahrten am Freitag, die sich an die Straßenverkehrsordnung hielten, wurden bis ca. 2000 weitergeführt, wo es dann vom Friday Night Skating abgelöst wurde. Wien gab keinen Anstoß für San Francisco, zeigt aber auf, dass es ähnliche Protestformen schon länger gab ([http://de.wikipedia.org/wiki/Manfred\\_Steidl](http://de.wikipedia.org/wiki/Manfred_Steidl), [http://criticalmass.wikia.com/wiki/De:Radfahren\\_am\\_Freitag](http://criticalmass.wikia.com/wiki/De:Radfahren_am_Freitag), Zugriff am 30/12/2008).

- 4 „It has become a rallying cry for bicyclists, rejecting the priorities and values imposed on us by oil barons and their government servants. But Critical Mass bicycle rides are no protest movement as we commonly imagine. Instead, riders have gathered to celebrate their choice to bicycle, and in so doing have opened up a new kind of social and political space, (...)“ (Carlsson 2002a, 6)
- 5 Zu früheren Formen des Protestes von Radfahrer/innen siehe Furness 2005a, Furness 2005b und Chapot 2002.
- 6 Im Gegensatz zu den alten sozialen Bewegungen, wie etwa der Arbeiter/innenbewegung, sind die neuen politischen Bewegungen nach 1968 entstanden. Diese widmen sich meist postmaterialistischen Problemen der Reproduktionssphäre, wie etwa Geschlechterungleichheit, Diskriminierung aufgrund der ethnischen Zugehörigkeit oder sexuellen Orientierung sowie Umweltverschmutzung, militärische Konflikte, weltweite Disparitäten und Globalisierung. (Die Frauenbewegung kann den älteren und neueren sozialen Bewegungen zugeordnet werden, vgl. hierzu die englischen Begriffe des 1st & 2nd wave feminism.) (Geißel & Thillman 2006).
- 7 Der Einfluss der Ölindustrie ist v.a. in den USA Teil der Kritik seitens der CM, v.a. aufgrund des Irak-Kriegs und der Entscheidungen zugunsten der Erdölindustrie durch G.W. Bush (vgl. hierzu die Flyer „A quiet statement against oil wars“ und „History: It's not made by great men (sic!)!“ [http://www.processedworld.com/tfrs\\_web/history/Index.html](http://www.processedworld.com/tfrs_web/history/Index.html), Zugriff am 30/12/2008).
- 8 John Urry (2004, 27) konzeptionalisiert automobility als „a self-organizing autopoietic, non-linear system that spreads world-wide, and includes cars, car-drivers, roads, petroleum supplies and many novel objects, technologies and signs. The system generates the pre-conditions for its own self-expansion.“
- 9 "Automobility is thus a system that coerces people into an intense flexibility. It forces People to juggle fragments of time so as to deal with the temporal and spatial constraints that it itself generates. Automobility is a Frankenstein-created monster, extending the individual into realms of freedom and flexibility whereby inhabiting the car can be positively viewed and energetically campaigned and fought for, but also constrained

- ning car 'users' to live their lives in spatially stretched and time-compressed ways. The car is the literal 'iron cage' of modernity, motorized, moving and domestic." (Urry 2004, 28)
- 10 "Bicycles let people move with greater speed without taking up significant amounts of scarce space, energy, or time. They can spend fewer hours on each mile and still travel more miles in a year. They can get the benefit of technological breakthroughs without putting undue claims on the schedules, energy, or space of others. They become masters of their own movements without blocking those of their fellows. Their new tool creates only those demands which it can also satisfy. Every increase in motorized speed creates new demands on space and time. The use of the bicycle is self-limiting. It allows people to create a new relationship between their life-space and their life-time, between their territory and the pulse of their being, without destroying their inherited balance. The advantages of modern self-powered traffic are obvious, and ignored. That better traffic runs faster is asserted, but never proved." (Illich 1974)
- 11 In Wien stellt etwa Bikekitchen einen konsumfreien Raum im Rahmen einer Selbsthilfewerkstatt bereit, wo Menschen ihre Fahrräder reparieren können und sich gegenseitig dabei unterstützen ([www.bikekitchen.net](http://www.bikekitchen.net), Zugriff am 30/12/2008).
- 12 Mehr über Anarchismus und CM in Ferrell (2001). Kritik dazu in Fenwick (2004), neue Interpretationen über die Langeweile, die zu einem „cultural criminal“ führt, in Ferrell (2004).
- 13 „CM provides encouragement and reinforcement for desertion from the rat wheel of car ownership and its attendant investments. But even more subversively, it does it by gaining active participation in an event of unmediated human creation, outside of economic logic, and offering an exhilarating taste of a life practically forgotten – free, convivial, cooperative, connected, collective.“ (Carlsson 2002b, 78)
- Literatur**
- Barron, James (2008) Police and a Cyclists' Group, and Four Years of Clashes. In: The New York Times, [www.nytimes.com/2008/08/04/nyregion/04critical.html](http://www.nytimes.com/2008/08/04/nyregion/04critical.html), Zugriff am 30/12/2008
- Blickstein, Susan & Hanson, Susan (2001) Critical Mass. Forging a politics of sustainable mobility in the information age. In: Transportation, 28, 347-362
- Carlsson, Chris (2002a) Introduction. In: Carlsson, Chris (ed.) Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration, Edinburgh/London/Oakland, 5-8
- Carlsson, Chris (2002b) Cycling Under the Radar. Assertive Desertion. In: Carlsson, Chris (ed.) Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration, Edinburgh/London/Oakland, 75-82
- Carlsson, Chris (2002c) (ed.) Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration, Edinburgh/London/Oakland
- Carlsson, Chris (2006) Why We Ride and Do's and Don'ts!, In: The Newutopian, February, <http://lipmagazine.org/ccarlsson/archives/2006/02/index.html>
- Carlsson, Chris, Swanson, Jim, D'Andrade, Kash, Hugh, French, Nigel, Verdekal, Beth, Roberts, Kathy and several others (1994) How to make a Critical Mass. Lessons and Ideas from the San Francisco Experience, [http://www.processedworld.com/tfrs\\_web/history/howto.html](http://www.processedworld.com/tfrs_web/history/howto.html), Zugriff am 30/12/2008
- Chapot, Hank (2002) The Great Bicycle Protest of 1896. In: Carlsson, Chris (ed.) Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration, Edinburgh/London/Oakland, 175-182
- Crouch, Colin (2008) Postdemokratie, Frankfurt am Main
- Della Porta, Donatella & Diani, Mario (2002) Social Movements. An Introduction, 2nd edition, Malden u.a.
- Fenwick, Mark (2004), New Directions in Cultural Criminology, In: Theoretical Criminology, 1 3, 377-386
- Ferrell, Jeff (2001) Tearing Down the Streets. Adventures in Urban Anarchy, New York/Basingstoke
- Ferrell, Jeff (2004) Boredom, Crime and Criminology. In: Theoretical Criminology, 1 3, 287-302
- Furness, Zachary Mooradian (2005a) "Put the Fun between your Legs!" The Politics and Counterculture of the Bicycle, Pittsburgh, unpublished dissertation, [etd.library.pitt.edu/ETD/available/etd-12052005-210916/unrestricted/Z.Furness2005.pdf](http://etd.library.pitt.edu/ETD/available/etd-12052005-210916/unrestricted/Z.Furness2005.pdf), Zugriff am 17/12/2008
- Furness, Zack (2005b) Biketivism and Technology. Historical Reflections and Appropriations, In: Social Epistemology, 1 4, 401-417
- Geißel, Brigitte & Thillman, Katja (2006) Partizipation in Neuen Sozialen Bewegungen, In: Hoecker, Beate (Hg) Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. Eine studienorientierte Einführung, Opladen, 159-183
- Hardt, Michael & Negri, Antonio (2003) Empire. Die neue Weltordnung, Frankfurt/New York
- Heath, Joseph & Potter, Andrew (2006) The Rebel Sell. How the Counterculture became Consumer Culture, Chichester
- Held, David & McGrew, Anthony (2002) Globalization / Anti-Globalization, Cambridge/Oxford/Malden
- Hoecker, Beate (2006) Politische Partizipation. Systematische Einführung. In: Hoecker, Beate (Hg) Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. Eine studienorientierte Einführung, Opladen, 3-20
- Illich, Ivan (1974) Energy and Equity, New York, [http://www.cogsci.ed.ac.uk/~ira/illich/texts/energy\\_and\\_equality/](http://www.cogsci.ed.ac.uk/~ira/illich/texts/energy_and_equality/), Zugriff am 17/12/2008
- Illich, Ivan (1980) Selbstbegrenzung. Eine politische Kritik der Technik "Tools for Conviviality", Reinbeck bei Hamburg
- Pomerantz, Joel (2002) San Francisco Critical Mass Glossary, In: Carlsson, Chris (ed.) Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration, Edinburgh/London/Oakland, 231-234
- Urry, John (2004) The 'System' of Automobility. In: Theory, Culture & Society, 1 4/5, 25-39
- Urry, John (2007) Mobilities, Cambridge/Malden