



BICYCLE LIBERATION FRONT

manifesto #7
wien, 2013

von der liebe zum abstrakten rad

HYPERCYCLE & EX-CYCLECOP

. geist der form

. das gleitende leben – der permanente phönix aus der asche

. ideogrammatik des autos

. angst, aberglabe, sorgekrise & politische beherrschungsmuster

. geist der geschwindigkeit & virtuosität

. hyperdog

"aber ich glaube immer noch, dass der geist des fahrrads neben der liebe
das ist, was in der welt am besten verteilt ist." [sic!]

mindī monumentana, tempo lectri #14, 3'50", okto, 2009

ich spüre das fahrrad in seiner ganzen fülle, wenn ich es als ein rätsel auffasse, zu dem ich die lösung habe: ich weiß, dass ich sie kenne und dass sie nicht kennt, auch wenn ich nicht genau weiß, wo ich sie finde und welche unvermuteten dimensionen sie meiner entwicklung eröffnen wird.

die abstraktion des fahrrads ist das, was der kindheit einer neuen welt am meisten fehlt.

wir erfinden uns ein ausgeflipptes aber funktionales fahrrad, das mit dessen schier unbändiger gyroskopischer glut unsere körperlichen und geistigen galaxien erwärmt.

die persönliche kosmologie des baulich veränderten fahrrads entzieht sich jeder rationalen und irrationalen beglaubigung. sie ist einzigartig, unvergleichlich, nicht vermittelbar. einmalig, geschaffen einzig und allein von unserem und für unseren eigensinn. aus diesem eigensinn indessen leben wir.

wohl oder übel sind wir alle teil eines spiels, in dem unsere fahrräder sich formern oder verformen.

das freakbike - die kinetische skulptur - braucht weder einen erlöser noch eine ideologie, ja nicht einmal eine staatsraison. das fahrrad funktioniert mittels der von ihm geförderten tätigkeit.

freak-bike-besessene identifizieren sich mit der lyrik des rahmenbaus, das schrillen des winkelschleifers ist ihnen sirenen-gesang und im tall-bike finden sie schließlich die apotheose des fahrrads schlechthin. die, die diese leidenschaften teilen, verlernen nicht das gelächter aber der trash in den dingen rühren sie an mit zartem ernst.

trash is a tender thing.

unser absonderlich anmutendes fahrrad beschäftigt uns mehr als jedes andere und ist fest verwurzelt im territorium unserer wünsche, einem unbebauten, fruchtbaren gelände, das sowohl den fluktuationen der vergangenheit als auch den jähen hochwassern der zukunft ausgesetzt ist. dieses fahrrad kann uns mit dem glück erfüllen, nach dem wir streben. wir müssen nur dessen präsenz verstärken.

das ausgeflippte fahrrad, wenn es sich nicht als exemplarisch ausgibt, sondern sich über seine irrwege befragt, um daraus die skizze eines zu erfindenden glücks abzuleiten, bleibt der prüfstein für jeden versuch, eine menschlichere gesellschaft zu schaffen.

mehr denn je erscheint mir die gewalt eines noch zu schaffenden fahrrads als das einzige mittel, die tödliche gewalt zu beenden, die uns seit mehr als einem jahrhundert von der beherrschung des öffentlichen raums durch die automobile aufgezwungen wird.

aber war diese psychologische regression der aufkommenden massenhaften verbreitung der autos, dieser rückfall in eine ackerbaumentalität, die wie ein keil in die herrschende moderne getrieben wurde, nicht die folge einer dynamik, die auf der ökonomie des totalen krieges gründet? was wunder, dass die motorisierte kutsche den ruch und das heimweh nach den massengräbern in ihrem schlepptaum hatte!

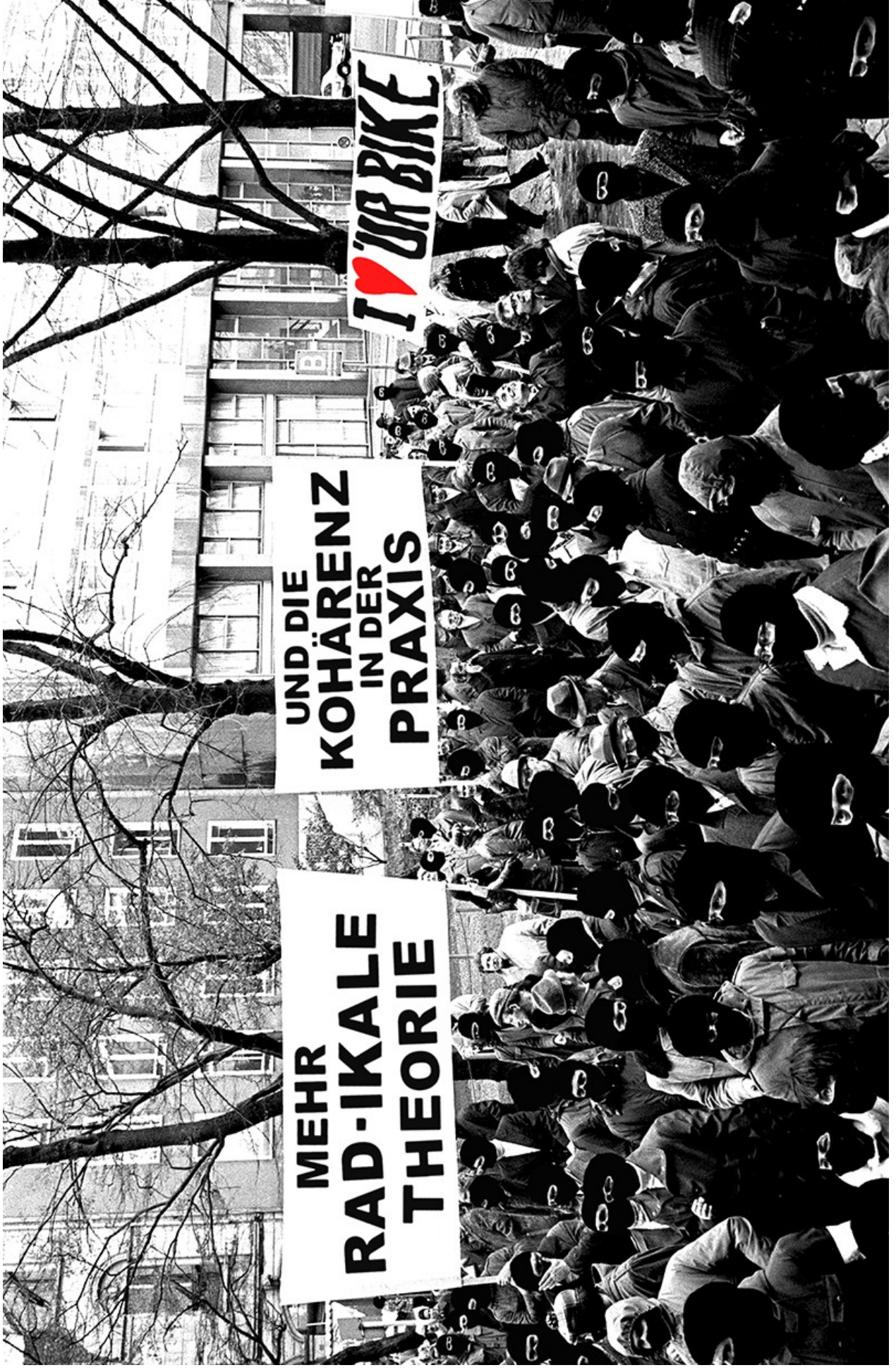
wie lässt sich in einer zeit, da die allgegenwärtige auto-hegemonie, straßenmarkierungen und discount-bikes einen fatalismus verbreiten, der das abgleiten in die tyrannei und die abscheuliche wiedergeburt religiöser und ideologischer intoleranz fördert, begreifbar machen, dass authentische mobilität - anders als das besteigen eines autos, das uns uns selbst entfremdet - keine leere mobilität ist, sondern eine mobilität, über die wir verfügen können?

wie lässt sich ein bewusstsein dafür schaffen, dass radfahrerInnen ihre wege so wählen können, dass sie etwas davon haben? dass man hier einen raum befreien und sich aneignen kann, dass hier ein gebiet zu erobern und fruchtbar zu machen ist, indem man es dem wunsch verschreibt, abstrakt geformte räder zu schaffen und sich selbst zu erschaffen?

wir *benutzen* das fahrrad nicht, sondern das fahrrad schenkt uns etwas von dem, was am lebendigsten in ihm ist.

das fahrrad ist für uns die wahrheit des seins, es bahnt bei wind, regen und kälte dem frühling den weg, dem wir als ungezwungene radfahrerInnen, die weder zeitliche bedrängnis noch räumliche zwänge kennen, entgegen eilen.

das fahrrad ist unsere geräumige bleibe, die klarheit unserer liebe und die glut unserer leidenschaften.



mit diesem irdischen, nicht himmlischen, immanenten, nicht transzendenten, fleischlichen, nicht geistigen gerät wollen wir uns in einklang bringen, um aus ihm eine harmonische, weil menschliche gesellschaft abzuleiten.

das fahrrad ist ein wesen ohne festes lebensalter, ein wesen, das die fähigkeit besitzt, in wenigen sekunden wieder um jahre jünger zu werden, und das innerhalb der wände der zeit, in der es lebt, in dieser auf und ab schwebt wie in einem bassin, dessen spiegel unaufhörlich auf und nieder steigt und es bald mit dieser, bald mit jener epoche auf die gleiche ebene führt. denn der schlüssel zu einer glücklichen zukunft liegt auch in der archäologie.

dem absoluten nützlichkeitsstandpunkt, der devise „weniger zeit ist mehr weg“, gewinnen wir nur noch ein müdes lachen ab. die rationale auffassung der fahrt muss eine irrationale werden. es heißt auch nicht mehr „fahrrad ist eine funktion“ sondern „fahrrad ist leben“ und „leben ist spiel“. das sind die beiden neuen gesinnungen, auf die es ankommt.

die gute fahrradkonstruktion ist keine barriere, die die autoflut aufzuhalten vermag. In den letzten jahrzehnten hat sich der kapitalistische prozess, dieses mistbeet des neoliberalismus, des fahrrad-designs bemächtigt: die scharfen augen der tausendköpfigen hydra der sportartikelhersteller im verbund mit dem werbebroschürenwesen und den stadtverwaltungen haben die dem fahrrad innewohnenden kräfte bemerkt und heizen die konjunktur jetzt an: korrumpiert durch formalen und inhaltlichen verschleiß sitzen wir einer bewusst generierten illusion von fahrrad auf.

wir gehören zu den neuen radfahrerInnen, die im verschleißteilüberfluss ihre ärmlichkeit entdecken.

unsere 'hilfe zur selbsthilfe'-werkstatt, die bikekitchen, ist von menschen bevölkert, die wir lieben und von denen wir nichts verlangen. auch andere wissen wir dort, die wir nicht kennen und von denen wir gleichfalls nichts erwarten, da wir wissen, dass sie uns von einem tag auf den anderen alles geben können.

bei den bezahlten botInnen, denen wir die ehre unserer verachtung erweisen, leben noch die bruchstücke einer philosophie fort, die sie im kelch der eitelkeiten zur schau stellen statt sich um ihre aufhebung zu bemühen.

die geistige armut ersetzt ihnen das talent. sie tun es den rrbc-radrowdies gleich, dieser horde post-adoleszenter alkoholikerInnen, die der pöbel verehrt, weil sie im selben sumpf des spektakels verkehren.

wenn wir, die bicycle-liberation-front, uns schmeicheln, nichts mit jenen radfahrenden possen zu tun zu haben, die auf dem marktplatz des kulturellen spektakels den platz einnehmen, den die zufälle der mode ihnen einräumen, tun wir das weder aus moralischer redlichkeit noch aus ästhetischem widerwillen, sondern weil wir nun, da wir endlich von der lastenden intellektualität befreit sind, nurnoch dort herumfahren, wohin unser verlangen uns trägt.

zuerst wird in der bikekitchen gefeiert, mit jenem gefühl der unentgeltlichkeit, dass das fahrrad von natur aus verbreitet, dann erst kommt das rechnen und das wegen der prekären situation unerlässliche haushalten mit dem verbleibenden geld.

erst allmählich nimmt ein gedanke gestalt an, der uns aufheitert: schon der ununterdrückbare wunsch nach einem anderen fahrrad *ist* jenes andere fahrrad.



für das leiden am überleben war das freakbike stets ein allheilmittel.

wir kartographieren die straßen und radwege, um sie zu sprengen und dann nach lust und laune herumfahren zu können.

die blf und eine große zahl an revolutionärInnen verlangen eine gerechte veteilung der fahrräder und die kostenlosigkeit, da es sich um eine gemeinnützige sache handelt; einige extremistInnen gehen sogar soweit, die zerstörung eines autos zu verlangen, das nach ihrer behauptung gesundheitsschädlich und für ein gemeinsames leben ungeeignet ist.

wenn sich in den bezirken, in denen die autobarbarei ungestraft wütet, fatalisten von einer handvoll mafiöser golffahrer die laufräder durchbiegen lassen, versäumt das große spektakel der fahrradsupermärkte und rahmenummern prägender cops es nie, das schreckgespenst der tobenden und fahrräder stehlenden blf an die wand zu malen, um die massen in die bilderwelt des schreckens einzusperren.

die bicycle-liberation-front als bewegung ist eine sache der affinität, sie ist daher radikal qualitativ.

die blf weiß, dass sie, so wie sie ist, nicht stimmt. sie tut so, als ob. sie tastet sich vor. für die blf liegen fehlschlag und erfolg auf der selben stufe der anerkennung.

die blf als bewegung macht es sich zur aufgabe „gyroskopisches denken und fühlen“ zu vermitteln. der kopf ist rund damit das fahrrad die richtung wechseln kann.

in dieser zeit des börsenrausches und des aktientaumels, des umbruchs und der dauerkrise, bei totalüberwachung und ohnmächtiger lethargie sind die menschen in unbestimmte angst versunken. ja, schon aufgrund des schwindens von autoeinkaufsstraßen verlieren sie jeglichen halt. das fahrrad als gyroskopische kraft hingegen ist eine ständige einladung, das gleichgewicht in einem zustand der subversiven levitation zu finden.

liebe leut heut sehn sie mich räder reparieren und ich

pp

This system contains the first two lines of the musical score. The top staff is the vocal line, and the bottom two staves are the piano accompaniment. The piano part begins with a piano (*pp*) dynamic marking. The lyrics are written below the vocal staff.

picke den patschen für jede -n und sie geben mir nen cent und ich be

This system contains the second two lines of the musical score. The vocal line continues with the lyrics, and the piano accompaniment provides harmonic support. The lyrics are written below the vocal staff.

danke mich schnell und sie sehn meine friseur und mein fahrrad dazur und sie

This system contains the third two lines of the musical score. The vocal line continues with the lyrics, and the piano accompaniment provides harmonic support. The lyrics are written below the vocal staff.

wissen nicht mit wem sie reden und sie wissen nicht mit wem sie reden

pp

This system contains the final two lines of the musical score. The vocal line concludes with the lyrics, and the piano accompaniment provides harmonic support. The piano part features a piano (*pp*) dynamic marking. The lyrics are written below the vocal staff.

mf
aber eines abends wird geschrei sein am gürtel und man fragt 'was ist das für ein ge

pp

schrei' und man wird mich lächeln sehn bei meinen rädern und man sagt 'was lächelt die da

p **Breit**
bei' und ein rad mit 8 klingeln und mit 50 gä ngen wird biegen ums eck

und man sagt 'reparier deine räder mein kind' und
man reicht mir die münze hin
und der cent wird genommen und das rad wird
gemacht, es wird keiner mehr damit fahren in
dieser nacht
und sie wissen immer noch nicht mit wem sie reden
(2x)

aber eines abends wird getös sein am gürtel und
man fragt 'was ist das für ein getös'
und man wird mich diesen sehen auf meim tallbike
und man fragt 'was lächelt die so bö's'

und ein rad mit 8 pedalen und mit 50 lenkern
wird fetzen umher

liebe leut da wird euer lachen aufhören denn die
autos werden brennen
und die stadt wird gemacht dem erdboden gleich,
nur die lumpigen räder werden verschont von
jenem streich
und man fragt 'wer fährt besonderes damit' (2x)

und in dieser nacht wird geschrei sein um die räder
und man fragt 'warum werden die räder verschont'
und man wird mich steigen sehn auf all die bikes
gen morgen und man sagt 'die fährt also damit'

und ein rad mit 8 speichen und mit 50 sättern
blockiert den verkehr

und die blf wir absteigen vom rad und wird in den
schatten treten
wird fangen einen jeglichen aus jeglicher autotür
und legen in ketten und bringen zu mir
und fragen 'welchen solln wir töten' (2x)

und an diesem mittag wird es still sein am gürtel
wenn man fragt wer wohl sterben muss
und dann werden sie mich sagen hören ... alle
und wenn dann der kopf fällt sage ich ... hoppla

und das rad mit 8 klingeln und mit 50 gängen
wird entschwinden mit mir



wir werden von der logik der kreiselkräfte beherrscht, die die euphorie verlängert und den tod hinauszögert.

die liebe zum auto weidet die liebe zum leben aus.

das autofahren, das zu verweigern wir stets angeregt haben, ist heute aus dem doppelten grund schädlich, weil es die menschen lahmen lässt und die massen frustiert.

das fehlende fahrrad verbreitet den keim einer emotionalen pest, deren stempel die weltuntergangsideologie trägt. aufgrund des politischen auto-klientelismus - von der extremen rechten bis zur extremen linken - entsteht immer deutlicher etwas, das nichts anderes ist als eine einheitsfront von selbstmördern.

das auto ist eine geheimnisvolle materie der welt. magnetisch zieht sie die einzelnen, suggestiv die massen an.
und die sakrosankte macht der autos ist so groß, das sich als reaktion eine panische angst, überfahren zu werden verbreitet, die sich im sozialen verhalten niederschlägt.

der glaube an einen unausweichlichen unfall oder an ein von platten reifen regiertes schicksal wird bildhaft verkörpert durch das rauschhafte drehen und schwanken des rodeobikes, das die menschen seit mehreren jahren aus dem gleichgewicht bringt.

aus der begeisterung, im kampf mit den autos zu sterben, ziehen wir eine lebendigkeit, ohne die die alltäglichen freuden glanzlos und trügerisch bleiben würden.

“was wärest du auto, da du tagtäglich an mir vorbeifährst, ohne diejenigen, die dich lenken?”

autofahrerInnen sind finstere hanswurst. sie kennen kein anderes gelächter als das von marktschreiern und tyrannen.

der hass ist das wesen des autos.

der krieg aller gegen alle liegt nicht in der natur des fahrrads, sondern ist das ergebnis ihrer verfälschung.

“wer mit dem auto fährt,
kommt nie zurecht;
wer sich nicht selbst antreibt,
bleibt immer ein knecht.”

da unsere gesellschaften das auto lieben, dürstet es sie nach knechtschaft; sie trinken sie bis zur neige und speien sie wieder aus. der staat braucht nur noch zu putzen.

das auto stinkt, weil es tötet. an dem tag, an dem der geist des fahrrads über den ungeist des autos siegt, werden die räuber zu staub zerfallen, und der wind wird sie in jenes nichts wehen, das ihnen keine ruhe ließ.

der fluch des autofahrens liegt darin, dass es den fluch des parkenden autos fortbestehen lässt. kaum steht das auto im stau, empfindet der mensch die abschaffung der hohen geschwindigkeit, durch deren einföhrung er sich einst disqualifiziert hat, als qualitätsverlust.

überschnelles fahrradfahren oder unüblich schwere lasten zu transportieren hat die gabe, das auto zu desavouieren und es zu überholen. den psychologischen zwängen, mit einer riesenhaften stahlötungsmaschine im stau stehend, vorrang vor hoch-, mittel- oder niedriggeschwindigkeitsfahrradraserei zu geben, heißt, einen blutfleck auf einer weißen wand zu rahmen, nachdem der leichnam des erschossenen weggeschafft worden ist.

der autofetischismus vollendet die diskreditierung einer mobilität, deren schwindende autenzität ihr schließlich sogar das gefühl gesellschaftlichen nutzens nimmt, das lange zeit noch ihre notwendigkeit begründete.

autofahren ist das überlebensverhalten der bourgeoisie.
sein fortbestehen beim menschen zeugt von dessen nicht überwundener
ursprünglicher bestialität, dem makel, den er schändlicher weise nicht
abgelegt hat, sondern aus dem er hochmütig seinen geteerten
hegemonieanspruch ableitet.

“es muss daher aktiv zurückgedrängt werden:
die haifischfresse der autokühler,
das rechteck und der kubus als grundprinzip der stadtgestaltung,
sinnloses gelärme, baßgewummere und gestank als beweis der
potenzmobilisierung,
die garagenmentalität, die blechmuskelprotzerei,
das auto als triumph des maskulinen im stil der muskelmänner des
20. jahrhunderts.
es müssen schließlich zu schwerem kerker verurteilt werden:
alle autohersteller wegen designzuhälterei.
denn das fahrrad als manifestation der zukunft duldet keine
atavismen!”

sich jenseits von fahrrad und auto zu stellen heißt, das schlachtfeld zu
verlassen.

„an alle autofabrikanten: die übriggebliebenen autofahrenden,
werden die letzten troglodyten der autobahnen und highways
sein. *die* werden sich aufs parken verstehen. die, die privilegierten
aus den schlafstädten, können bloß zerstören. von einer solchen
begegnung muss man viel erwarten: sie bestimmt die revolution.“



inmitten der chaotischen gewalt, die die geschäftemacherei mit autos und deren accessoires unten an der fahrenden basis schürt, weil sie oben davon profitieren, sucht sich das fahrrad zitternd und schnaubend den weg. die beschaffung von autos, ersatzteilen und treibstoff mag zwar ausschlaggebend sein für die plünderung der autohäuser, autowerkstätten und tankstellen – wie sie auch den raubbau an unserem planeten durch eine internationale mafia bestimmt -, doch in den massen, die es leid sind, auto zu fahren und immer weniger weit zu kommen, wächst insgeheim eine fast instinktive reaktion. das fahrrad ist ein unveräußerliches recht. dessen freiheit ist nicht käuflich.

noch ist das prinzip der kostenlosen fahrräder keine forderung. es wird eine werden. das bewusstsein breitet sich aus, dass das gerät an sich, knowhow über wartung und reparatur, patschensichere bereifung und der subversive und hedonistische geist des fahrrads jedem menschen kostenlos zur verfügung stehen müssen. die kostenlosigkeit des fahrrads ist *die* waffe, die der ausbeutung des menschen durch den menschen ein ende machen wird.

das fahrrad ist eine weltweite einmischung, die lehrt, nicht zu den waffen des feindes zu greifen.

nicht die erfindung, aber der sich massenhaft verbreitnde einsatz der autos - anstelle von 'echten', nämlich von intrinsischwertigen transportmitteln - war selbst das zeichen der extension der wirtschafft. die akkumulation des autos expandiert und neue formen des autos werden eingesetzt. so ist die 'form' des autos nicht nur eine legitimationszeichnung des jungen kapitalismus, sondern das auto in form von 'schein' muss selber mit geistern aufgeladen werden, die das glück sind, die fruchtbarkeit, der wohlstand allemal, junge frauen, mütter- und segensgöttinnen etc. das auto solle fruchtbar sein. *

der patriarchalische konservatismus kultiviert die verachtung und die angst vor dem fahrrad. die arbeiterInneklasse ist von diesem weit verbreiteten fahrradhass nicht frei, der zwar vom kopf, vom bewusstsein verworfen - alle haben schließlich das bikekitchen-manifesto gelesen - in den gewohnheiten jedoch dank der weiten verbreitung minderqualitativer fahrräder weiterlebt.

heute können wir nur noch mit ironischem augenzwinkern von *dem fahrrad* sprechen. die obszönität ist, das fahrrad nach der dauer lukrativer effizienz berechnen zu müssen.

der traum, das fahrrad zu verändern, indem wir die welt verändern, ist in einem albtraum versunken.

die vorstellung, dass sich die verrinnende zeit des fahrrads bemächtigt und es in die netze des verfalls verstrickt, ist das ergebnis eines grundpostulats, auf dem sich unsere kultur der freakbikes entwickelt hat, wie ein krebsgeschwür.

der kreislauf von verdammnis und verfall schlecht produzierter räder besitzt eine normalität, die die massen so fesselt, dass diese die ketten vergöttern, mit denen sie sich belasten.

nie ist der armseligkeit der zu hauf produzierten fahrräder auch noch so grauenhaft beifall geklatscht worden wie heute. dass die schlechte qualität, auf die sie sich beschränken, etwas gelten kann, liegt an dem demütigenden glauben, die menschen seien dazu geboren, gegängelt, ermahnt, abhängig gehalten, befehligt und gezwungen zu werden; die menschen seien unfähig, selbstbestimmt zu handeln und ihre eigenen freakbikes zu erschaffen.

die entwicklung des fahrraddesigns hat die schlimmsten befürchtungen der blf bestätig. da keine neuen rahmenformen geschaffen wurden, die auf dem drang nach geschwindigkeit, stabilität, lasttransportfähigkeit, vorallem der ausgefallenheit und der entschlossenheit gründen, dessen uneingeschränkte souveränität sicherzustellen, sehen wir uns einem *auto* gegenüber, in dem sich in wildem durcheinander die patriarchalen werte und die erinnerungen an die kämpfe gegen staat, armee, polizei, religion und ideologien gegenseitig verschlingen.

das oberrohr eines heutzutage produzierten aluminium-diamantrahmens ist nur noch die stange, auf der die geier sitzen.

mindere qualität, exzessive vermarktung und massenproduktion dienen immer dem raub, die wege des freakbikes hingegen werden durch einfallsreichtum und kreativität gebahnt. und genau dadurch lernen wir zu leben.

die, die das fahrrad achten und eine entsprechende kultur praktizieren, haben noch nicht begriffen, dass es nicht so sehr seiner verteidigung bedarf, sondern seine kraft, sich zu verbreiten, zeigen können muss. ist der geist des fahrrads kein ständig aufs neue gefeiertes fest, verurteilt er sich zum prachtbegräbnis der apokalypse. er ist nur offenbarung oder zerstörung.

wir erstreben nicht zuletzt die befreiung der fußgängerInnen aus den schützengräben der u-bahn schächte. es ist offensichtlich, dass ihnen die rolle der infanterie in der konsumgesellschaft zgedacht ist. an dafür vorgesehenen tageslichtsstätten werden sie nur zum ausfassen von Verpflegung und billiger unterhaltung geduldet.

“befreit die fußgängerInnen und schenkt ihnen zuvor befreite räder.”

wir brauchen jede verstärkung, denn unsere stadtplanung wird von bösen alten männern gemacht, deren psychostruktur und sozialkompetenz von den traumata der beiden weltkriege zerstört wurde. daher rührt die unterwerfung aller unter das primat des autos, dieses motorisierten rollstuhls, dieses schützenpanzers der konsumgesellschaft.

unser überleben unter der diktatur des autos hängt von der mannigfaltigkeit durch mutation ab.

der straßenbau in den 60er jahren schuf die ersten kulissen für den weltweiten überdruss, der die leidenschaften zugunsten einer besitzergreifenden gier nach dem nichts abtötete.

fahrradwege stellen die artenschutzkorridore im straßenverkehr dar. wir radfahrerInnen haben es satt als gefährdete tierart behandelt zu werden; uns gehört schließlich die straße der zukunft.

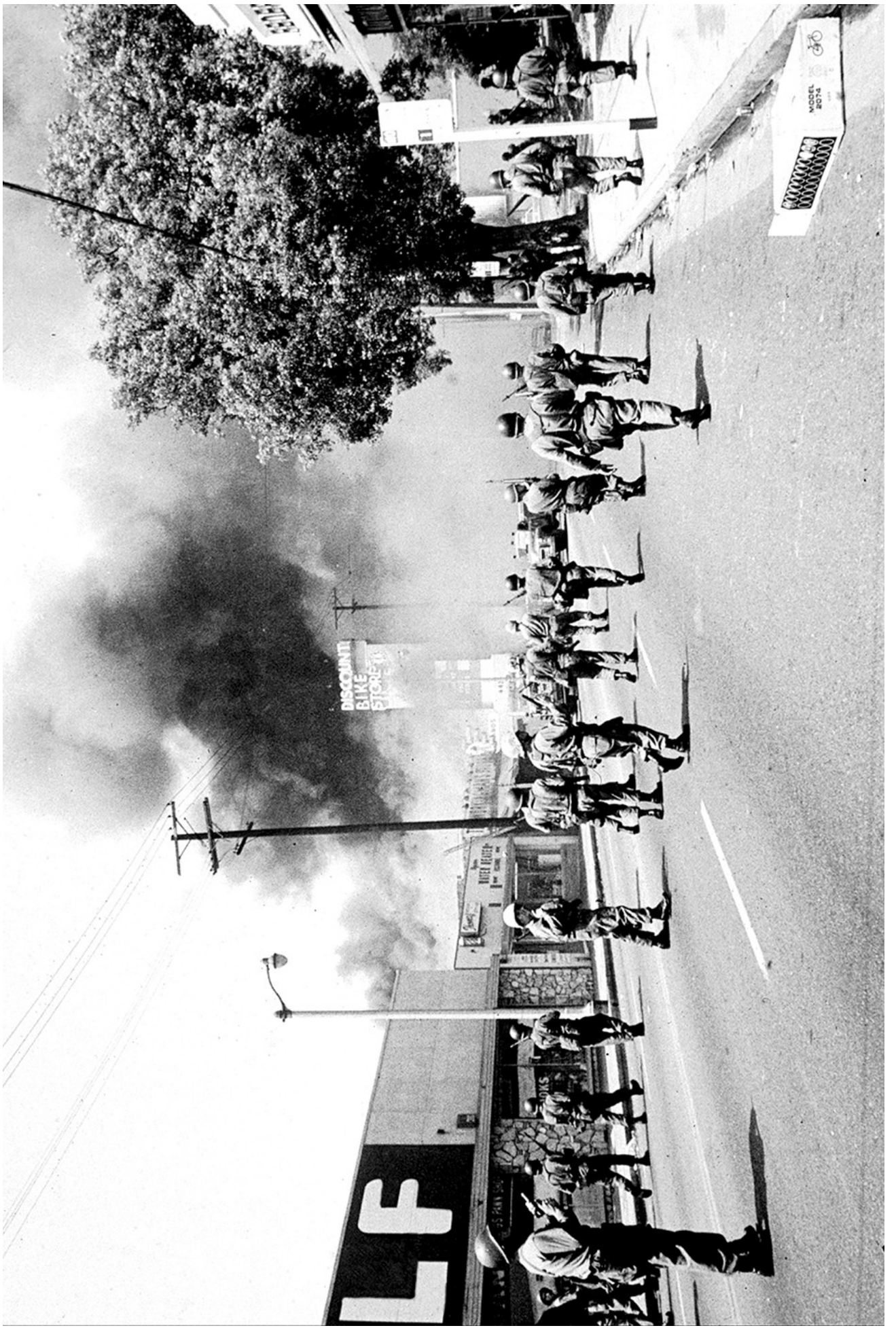
der bau von fahrradwegen bis zum stadtrand führt unter dem deckmantel der menschenfreundlichkeit dazu, dass das radfahrvolk aus den zentren vertrieben und in ghettos abgeschoben wird, die nicht konzipiert wurden, um die gewalt des autofahrens einzudämmen, sondern um den radfahrerInnen das revolutionäre bewusstsein zu rauben. auf diesen radwegen verpuffen die gyroskopischen energien in verdrossenheit, der auf der überholspur ausgetragene straßenkampf verliert sich in schmalspurstreitigkeiten, die allgegenwärtigen in sich verschlungenen mäander ohne echtes zentrum verhindern begegnungen mit denen bestimmungen ihren anfang nehmen.

das gerangel im gefängnis der straßenmarkierungen nährt eine aggressivität, eine kampfbereitschaft, die auf konfrontationen aus ist, die ihr einen sinn verleihen. in ermangelung eines sozialen krieges machen die rivalitäten geschäftemachender fahrradgangs und die allgemeine abneigung gegen sich selbst und alle, jede einzelne zu einer bombe der desillusionierung und frustration, die nur auf einen anlass wartet zu explodieren.

wenn die straßenverkehrsordnung die zähne zeigt, dann stellt sie nur noch zahnlose kiefer zur schau. ein grund zur freude, wäre die reaktion auf so viel schwäche nicht eine lethargie, die schrecklicher ist, als patschen und übermäßiger gegenwind. die unfähigkeit zur subversion, in der sich die verallgemeinerte substanzlosigkeit widerspiegelt, verleiht der straßenverkehrsordnung eine trügerische autorität, die sie in wirklichkeit nicht besitzt.

eine instinktive angst duckt die radfahrenden massen, als ob sie von truppen beschossen würden. die repressive brutalität der straßenverkehrsordnung und deren exekutierenden kettenhunde schweine wirkt aufgrund von vorstellungen, deren wirklichkeitsgehalt von keiner schusswaffe bestätigt wird.

spotten sie, wenn sie wollen, über das wahnhafte, unangemessene verhalten der unterjochten alltagsradlerInnenmassen, aber vergessen sie nicht, dass in einer von virtuellen realitäten beherrschten gesellschaft die straßenmarkierungen immernoch gesetzeskraft haben.



der schwachsinn der straßenverkehrsordnung und der exekutivbeamten wird nur vom wachsenden schwachsinn der massen an sonntagsradlerInnen gestützt, die sich in verbitterter resignation und ohnmächtiger wut erschöpfen. wenn der alte befehl "gebt auf! " heute nur noch zu selbstverleugnung, zum aufgeben einer eigenen route und feigem verhalten aufruft, liegt das daran, dass der konsumismus die radlerInnen zu autofahrerInnen gemacht hat, deren fiktiver genuss sehr kurz und von der angst geprägt ist, ihn langfristig nicht bezahlen zu können. alles ist erlaubt, nichts ist real, außer dem preis des benzins.

im grunde genommen dienen unsere straßen nicht der bewegung sondern der internierung; selbst der phantasie.

genehmigte fahrraddemonstrationen müssen daher zurück in die illegalität getragen werden.

die menschen werden in ein autokonzept korsettiert, in legebatterien auf rädern durch die straßen gejagt, zu sklaven der ampeln und einbahnschilder erniedrigt und so zu kannibalen an der zukunft der eigenen kinder.

unter diesen bedingungen ist irgendwann die mobilitätskapazität der menschen überreizt. diese überreizung muss einen derartigen grad erreicht haben, dass der mensch sich zu einer mobilitätsabstinenz oder mobilitätsrevolte bereit findet.

es war der straßenverkehrsordnung, ob herrschend oder beherrscht, immer möglich, die gründe für die wut, die sie hervorruft, zu ihren gunsten zu manipulieren. sie muss die woge des zorns nur soweit steigen lassen, dass deren antriebskräfte überflutet werden, wodurch jenes emotionale hochwasser entsteht, in dem sich die blf und andere nur mit knapper not über wasser halten. unser wille zur emanzipation vom stvo-absolutismus, wird von kurzer dauer sein und sich selbst untreu werden, wenn er nicht intelligent genug ist, mit seinen gegnern fertig zu werden, ohne auf die barbarei der unterdrückung mit einer ähnlichen barbarei zu antworten.

was die mafiösen geschäftemachereien diverser fahrradgangs und den religiösen fetischismus gewisser nobelfahrradgeschäfte in unsere gesellschaften geholt hat, sind der winselnde pazifismus linker parteikaderdeppen, allen voran die grünen, die feigheit der resignierten, der verzicht und der verdummende fatalismus. kritische massen, die sich gestern einem polizei- und militäraufgebot beugten, gehen heute freiwillig in die knie.

im märz 2008 war das einschlagen von schaufenstern ein akt des protests gegen die überhandnehmende fahrradmassenware, die das tägliche leben überwältigte und kolonisierte. fünf jahre später tun kleine radgeschäftemacher, zb das radhaus am mittersteig, die einen parallelmarkt beliefern, an dem sie einen größeren anteil wollen, genau das selbe. kein zweifel: die klügsten krawallmacher werden eines tages in die aufsichtsräte stoßen.

die begründer der warezivilisation haben das fahrrad herabgewürdigt. sie betrachten es als ihren auftrag, die menschen und ihre fahrräder zu unterdrücken, auszubeuten, zu bestechen, sie kriechen zu lassen, wie sie selbst vor den göttern gekrochen sind, die sie erschaffen haben, als sie darauf verzichteten, sich selbst zu erschaffen.

was sind sie denn, diese vom geld beherrschten fahrradfabrikationskonzerne, die in der krämerhaften ablehnung der qualität erstarrt sind, weil die qualität keinen preis hat? nichts. sie verdienen weder hass noch liebe. ignoriert sie, indem ihr ihre todbringend konventionellen fahrräder ignoriert.

der leichnam des bei einem discount-bike-store gekauften fahrads schleppt nur noch nichtswürdige resignation, schwachbrüstige kritik, unpassende intelligenz und verzückung über das unausweichliche gebrechen hinter sich her.

und die opfer der pest übertragen diese meist mit leichtsinniger unbekümmertheit, wenn nicht gar perverser frohlocken.

das unerbittliche räderwerk der fahrrad-handels-maschinerie verbreitet nicht nur einen fatalismus, der den morbiden religionen von nutzen ist, es garantiert kraft seiner verbindungen zur sprache der medien auch das heil derer, die es zermalmt. diese lektion haben weder die verschleißteile produzierenden großkonzerne noch die handelsmafia noch deren abzockender reparaturwerkstätten vergessen, die die freude eines gut funktionierenden fahrads zum preis des permanenten gebrechens versprechen.

die verächter einer blökenden fahrradkultur rehabilitieren am ende die barbarei. übertriebene reglementierung, alkoholkontrollen, stümperhaft aggressive behörden bis hin zu den massakern an radfahrenden personen finden jede menge austauschbarer ankläger und verherrlicher, im namen einer freiheit, die nur noch unternehmerische freiheit ist. gehupft wie gehatscht. so verhält es sich mit dem geist des fahrads, wenn das fahrrad fehlt.

das eigene fahrrad kennen, heißt, die eigene wünsche erkennen, verfeinern und sie sich der harmonie einer velo-vita-nuova entsprechend zu erfüllen versuchen. wer das eigene fahrrad nicht kennt, wendet es gegen sich selbst.

nicht immer ist die flasche weniger wichtig als der rausch.

“und das fahrrad sei willkommen, denn das auto hat versagt.”

ich will mir meine zeit von denen wiederholen, die sie mir gestohlen haben. ich habe immer darauf geachtet, so wenig wie möglich zu arbeiten, um radfahren zu können.

fahrrad zu fahren ist die huldigung der intelligenz an die faulheit.

* im auto ist eine religion zu erblicken, d. h. das auto dient essentiell der befriedigung derselben sorgen, qualen, unruhen, auf die ehemals die so genannten religionen antwort gaben. der nachweis dieser religiösen struktur des autos, nicht nur als eines religiös bedingten gebildes, sonder als einer essentiell religiösen erscheinung, würde heute noch auf den abweg einer maßlosen universalpolemik führen. wir können das netz in dem wir stehen nicht zuziehen. später wird dies jedoch überblickt werden.

das auto ist eine reine kulturreligion, vielleicht die extremste, die es je gegeben hat. es hat in ihm alles nur unmittelbar mit der beziehung auf den kultus bedeutung, er kennt keine spezielle dogmatik, keine theologie. der utilitarismus gewinnt under diesem gesichtspunkt seine religiöse färbung. mit dieser konkretion des kultus hängt ein anderer zug des autos zusammen: die permanente dauer des kultus. das auto ist die zelebrierung eines kultes sans (t)reve et sans merci (ohne waffenruhe und ohne gnade).es gibt da keinen wochentag, keinen tag der nicht festtag in dem fürchterlichen sinne der entfaltung allen sakralen pompes, der äußersten anspannung des verehrenden wäre. dieser kultus ist weiters verschuldet. das auto ist vermutlich der erste fall eines nicht entschuldigenden, sondern verschuldenden kultus. hierin steht deises religionssystem im sturz einer ungeheuren bewegung. ein ungeheures schuldbewusstsein das sich nicht entschulden weiß, greift zum kultus, um in ihm diese schuld nicht zu sühnen, sondern universal zu machen, dem bewusstsein sie einzuhämmern und endlich und vor allem den gott selbst in diese schuld einzubegreifen, um endlich ihn selbst an der entschuldigung zu interessieren. diese ist hier also nicht im kultus selbst zu erwarten, noch auch in der reformation dieser religion, die an etwas sicheres in ihr sich müßte halten können, noch in der absage an sie. es liegt im wesen dieser religiösen bewegung, welche das auto ist, das aushalten bis ans ende, bis an die enliche völlige verschuldung gottes, den erreichten weltzustand der verzweiflung auf die gerade noch gehofft wird. darin liegt das historisch unerhörte des autos, dass religion nicht mehr reform des seins sondern dessen zertrümmerung ist. die ausweitung der verzweiflung zum religiösen weltzustand aus dem die heilung zu erwarten sei. gottes transzendenz ist gefallen. aber er ist nicht tot, er ist ins menschenschicksal einbezogen. dieser durchgang des planeten mensch durch das haus der verzweiflung in der absoluten einsamkeit seiner bahn ist das ethos. dieser mensch ist der übermensch, der erste der die auto-religion erkennend zu erfüllen beginnt. ein weiterer zug ist, dass ihr gott verheimlicht werden muss, erst im zenith seiner verschuldung angesprochen werden darf. der kultus wird von einer ungeriffenen gottheit zelebriert, jede vorstellung, jeder gedanke an sie verletzt das geheimnis ihrer reife.

das auto ist eine religion aus bloßem kult, ohne dogma.

vergleich zwischen den heiligenbildern verschiedener religionen einerseits und den autos verschiedener produktionsfirmen andererseits. der geist, der aus der form des autos spricht.

das auto und recht. heidnischer charakter des rechts sorel reflexions sur la violence p 262

überwindung des autos durch wanderung unger politik und metaphysik s 44
fuchs: struktur der auto-ritären gesellschaft ö. ä.

max weber: ges. aufsätze zur soziologie des autos 2. bd 1919/20

ernst troeltsch: die soziallehren der christlichen autofahrerclubs und tuninggruppen (ges. w. 1 1912)

siehe vor allem die schönbergsche literaturangabe und II

landauer: aufruf zum radfahren p 144

wergeld / thesaurus der guten werke / gehalt der dem 'priester' geschuldet wird. pluto als gott des reichthums

adam müller: reden über die beredsamkeit 1816 s 56ff

literatur, die u.a. hier brockenhaft beklaut, interpretiert und/oder neu kontextualisiert wurde:

angelika ebbinghaus – ein anderer kompass

crimethink - work

marcel proust – auf der suche nach der verlorenen zeit

stefan zweig – ungeduld des herzens

hannah arendt – über das böse

maria mies – globalisierung von unten

isabell lorey – die regierung der prekären

karl kraus – die letzten tage der menschheit

bert brecht/kurt weil – die dreigroschenoper

fjodor dostojewski – verbrechen und strafe

friedrich nietzsche – also sprach zarathustra

walter benjamin – kapitalismus als religion

raoul vaneigem – zwischen der trauer um die welt und der lust am leben

emmy hennings - gefängnis

johann most – die gottespest

bernhard remsing – die unglaubliche kacke des dampfes

BLF – 'deconstruct-ism' in a global context of subversion & biketerrorism

mindy monumentana – dissens als konsens



shut the f@ck up
and stop threatening me
with that crazy bicycle
you caused enough trouble

'a radical biker's approach - day-in-life of a north american anarchist cyclists'

filmstill 52:17"

"shut the fuck up ..."

subverterpress - hypercycle 2014