

Radfahren

von Guenter G. Rodewald



GEDÄCHTNISÜBUNGEN

Lange Zeit habe ich in einer Stadt gelebt, in der es bis ins erste Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts nur mit Lebensmüdigkeit zu rechtfertigen war und hohe physische Kräfte notwendig waren, um sich mit einem Fahrrad im öffentlichen Straßenverkehr fortzubewegen. Lebensgefährlich, da der KFZ-Verkehr die Stadt in nahezu terroristischen Dimensionen dominierte. Ich rede von Barcelona, einer Stadt, in der aufgrund ihrer bergigen Lage ein Viertel ihrer Straßen erbarmungslos steile Steigungen aufweist, dazu konsequenterweise die gleiche Zahl an Abfahrten mit Gefällen im identischen, umgekehrten Prozentsatz.

Heute rückt die Stadt am Mittelmeer im internationalen Ranking der fahrradfreundlichsten Städte der Welt kontinuierlich nach vorne, nach dem *Copenhagenize-Index* lag sie 2019 auf Platz 13, damit nur zwei Punkte hinter Bremen. Das verdankt sie der offensiv-effektiven ÖPNV-Politik der Bürgermeisterin *Ada Colau*, die ihre politische Sozialisation in der „*ocupas*“, der Barcelonenser Hausbesetzerbewegung, erfahren hat. Die Stadt ist nach wie vor durch den massenhaften Ansturm des Tourismus gebeutelt: 14 Mio. Urlauber besuchten im Rekordjahr 2019 die Gaudí-Metropole, vs. den 1,6 Mio. die Stadt bewohnenden Einwohnern.

Als in Bremen sozialisierter Zweiradfahrer habe ich die klassische Karriere hinter mir, die in den fünfziger Jahren auf einem giftgrünen Tretroller mit imposant dicken Ballonreifen begann. Zu welchem Anlass er mir geschenkt wurde, erinnere ich nicht - war es zum Geburtstag oder zu Weihnachten? Geschenke in diesen Dimensionen gab es zu jener Zeit nicht „einfach so zwischendurch“, so wie ich nicht der erste Besitzer dieses Gefährts war, ebenso wenig meines dann erstes mit Pedalen und einer Kette angetriebenem 26“-Vehikels, eben auch das eine *2nd-hand*-Akquisition.

Unvergesslich sind die Fahrradausflüge mit der Familie in die Umgebung Bremens. Ob in südliche Richtung bis nach Düsen oder in nördliche bis nach Lesum; hin und retour aus Huckelriede waren das lange Touren und damals hatten die Räder - jeweils unsere - noch keine Gangschaltungen. Hinzuzufügen die regelmäßigen Ausfahrten zur Datscha von Tante Grete und Onkel Theo

im Blockland, nur ein paar Fahrrادلängen vor „Kuhsiel“ gelegen.

Ab 1960 fuhr ich mit dem Rad auch zu meiner Schule in der Dechanatstraße. Mein niedriges 26“-Rad war mittlerweile auf höhere 28“ „*upgedated*“, aber immer noch ohne Schaltung. Irgendwann gewöhnte ich mir das Fahrradfahren fast ganz ab, mich auf vier Rädern fortzubewegen schien mir attraktiver. Immerhin konnte ich mir bald mit meinem frisch erworbenen Führerschein meinen ersten eigenen PKW leisten, einen Lloyd 600 Alexander TS, die gab es damals günstig, es war einer aus der letzten Baureihe 1960, ins Jahr darauf fiel Borgwards Ende.

Anfang der 80er Jahre wurde ich rückfällig: ein Tourenrad der Marke „Nordwest“ - und! - mein erstes mit einer *Torpedo*-Schaltung. Mit ihm habe ich viele Kilometer zurückgelegt. Die größte Tour ging von der deutsch-polnischen Grenze Polens durch Pommern hoch nach Gdansk, durch Masuren an die russische Grenze und retour nach Warschau - um die 1.100 Kilometer. Eine unvergessliche Reise mit dem Zelt - noch zu Zeiten der Junta, wie eine Fahrt in die Vergangenheit, mit bewegenden Bekanntschaften und sehr viel Wodka.

1985 also zogen wir in das einleitend geschilderte Barcelona. Das Nordwest-Fahrrad wurde auch nachgeholt, aber eigentlich wegen der beschriebenen Obstakel vor Ort nie genutzt. Es gab noch einen Wechsel auf ein 10-gängiges Gefährt aus der Produktion der baskischen Kooperative *Orbea*, aber auch das stand mehr, als dass es befahren wurde. Dreißig Jahre später zogen wir wieder zurück nach Bremen, unter anderem mit der Illusion, wieder viel Fahrrad fahren zu können.

Stattdessen wurde ich krank, mit langen Monaten im Krankenhaus, danach im Rollstuhl, aber irgendjemand kam auf die segensreiche Idee, es gäbe doch auch Dreiräder. Großzügige Geber machten es möglich, mir das kostspielige Gefährt anzuschaffen, das mich seitdem mit guten 10.000 gefahrenen Kilometern und elektromotorisch unterstützt durch Bremen und umzu begleitet. Dadurch habe ich - unersetzlich! - meine Mobilität und die Kommunikation mit meiner Umwelt wiedergewonnen.