

Von meinem Freund, der mit Ende 50 das Rennrad fahren entdeckt und mit dem Rauchen aufgehört hat, habe ich vor nicht allzu langer Zeit *Europas Rennradmagazin Nr. 1* als Geschenk-Abo bekommen. In einer Frühjahrsausgabe fand ich Trainings-Tipps wie *Besser Berge fahren* und einen *Tour-Check* von leistungssteigernden Lebensmitteln für den Radsportler; es wurden 17 Aero-Laufräder vorgestellt, 32 Trikots und Radhosen verglichen. Außerdem wurde der achtmalige Weltmeister und Tour de France-Sieger von 2012, Bradley Wiggins, porträtiert. Daneben wurden noch *Korsika in sechs Etappen* als mediterraner Streckenbericht sowie ein *Kurztrip Leipzig* mit pittoresken Landschaftsaufnahmen aufbereitet. Der regelmäßige Pass-Steckbrief führte den Leser diesmal über den Passo di San Boldo (Venetien).

Das alles und noch viel mehr saugt die Radsportgemeinde Monat für Monat in sich auf als wären es religiöse Losungen. Gerade der über sich hinauswachsende männliche Leser dieser Zeitschrift darf sich deshalb zu einem Rennradfahrer-Orden zählen, dessen treue und Technik-affine Athleten laut Umfrage im Schnitt 5.000 km im Jahr auf einem Sattel verbringen, der schmaler ist als ein Melkschemel. Das muss man sich erst mal geben, sagt der Sonntagsfahrer auf dem Hollandrad mit Elektromotor, dem ich an einem Samstag in meinem Radsportgeschäft begegnet bin.

Der Philosoph des Tour-Magazins ist jedoch die tiefsinnige Figur *Brägel*, ein in die Jahre gekommener Rennrad-Extremist, der in der Kolumne auf der vorletzten Seite selbstironisch seine Radsport-Erfahrungen kolportiert und das Rennradfahren als bauchige Satire durch den Kakao zieht. Nachdem ich in den Genuss kam, die Brägel-Satiren von Jürgen Löhle ein Jahr lang zu lesen, bin ich zum Schluss gekommen, dass nur der Brägel das Rennradfahren in dieser Zeitschrift als wirklich existenzielle Herausforderung für den Fahrer begriffen hat und er alle anderen Heftbeiträge zu einer exponierten Form des Material-Fetischismus verblassen lässt.

Doch ich muss unumwunden zugeben: Auch ich gehöre zu den Fahrern, die in einem „guten“ Rennradjahr auf 5.000 Rennradkilometer kommen und im September dann aussehe als hätte ich einen Badeanzug aus den 1920ern angehabt, weil meine Beine und Arme olympisch gebräunt, und der Rest bleich ist wie ein Leichentuch.

Und wenn mich dann im August dieses guten Jahres mit 40.000 Höhenmetern in den Waden am Göllesberg plötzlich einer überholt und mich richtig alt aussehen lässt, fällt es mir immer noch schwer, mich zurückfallen zu lassen und in meinem individuellen Tempo zu bleiben und mit rundem Tritt den Alaufstieg mit meinem *Storck Szenario C 1* gelassen zu meistern. Gelassenheit konkurriert eben mit einem Jagdinstinkt, der dem sich in Sicherheit wählenden Widersacher auf den letzten Metern der Steige doch noch den heißen Atem in den Nacken pustet. Wirklich: Die Bewegungstechnik spielt beim Radfahren – wie bei allen anderen Sportarten auch – eine zentrale Rolle. Sie ist auch dazu da, dass man der Leidenschaft ihren Lauf und der Sucht ihren Grund lassen kann. Eine gute Schaltung, zuverlässige Bremsen und nicht allzu schweres Material (Carbon ist der Renner!), eine ergonomische Anpassung von Sattel, Lenker und anderen wesentlichen Maßeinstellungen ergänzen das Verhältnis zwischen Fahrer und Material. Vor der Fahrt den richtigen Reifendruck prüfen und genügend Flüssigkeit mitnehmen – das sind die Startrituale und die Grundvoraussetzung für das erlebnisreiche Fahren.

Die meisten Artgenossen schauen bei Begegnungen auf der Strecke vorwiegend auf die

Marke, die Schaltung oder darauf, ob man vorne mit zwei oder drei Kettenblättern fährt. Das wird in Sekundenschnelle gescannt, dafür wird leider oft nicht einmal gegrüßt. Das haben die Motorradfahrer den Radsportlern voraus. Viele Rennradler haben etwas verbissenes Stoisches und scheinen roboterhaft mit exaltierten Sportbrillen á la Lance Armstrong ihre jährlichen Rennradkilometer abzuspulen - oder Kilometer zu fressen, wie manche sagen. Mit manchen komme ich aber auch ins Gespräch und wir fahren ein Stück zusammen: Es wird gefragt, wo der eine herkommt, der andere hinfährt und natürlich, wieviel Kilometer in der Saison schon absolviert wurden. Das ist fast schon Artistenmetaphysik auf der Jakobsleiter in den Radsportthimmel.

Ich habe mir in all den Jahren angewöhnt, auch die ästhetische Seite des Rennradfahrens als dynamische Form der Fortbewegung zu sehen und die Faszination, dass man 100 Kilometer mit eigener Energie und Beinarbeit ohne Windschatten in vier Stunden zurücklegen kann, auch als einen demonstrativen Gegenpol zur Bequemlichkeit des Autofahrens aufgefasst. Es erschien mir manchmal als purer Trotz und steiler Stolz, einen zwölfprozentigen Anstieg noch flüssig zu treten und damit dem Autofahrer hinter mir das Gefühl zu geben, dass ich die Energiewende schon geschafft habe und er gerade derjenige ist, der hier überflüssig ist. Um das zu demonstrieren, fahre ich in der Mitte der Straße, um nicht überholt zu werden und die Abgase einatmen zu müssen, die er mir dann aber bei der nächsten Überhol-Gelegenheit mit maximaler Beschleunigung in konzentrierter Dosis ins Gesicht bläst. Dieser Imperativ des Autofahrers hat schon etwas von der klassischen Vorherrschaft eines römischen Streitwagens, der das Fußvolk clamore sublato in den Straßen-graben abdrängt.

Wenn man von solchen und anderen haarsträubenden Begegnungen mit Autofahrern absieht, besteht das Fahrerlebnis darin, sich den Raum und die Landschaft auf dem Rennrad zu erschließen. Es dauert ein paar Kilometer, bis sich Rad und Fahrer aufeinander eingestimmt haben und bis Puls und Trittfrequenz auf die vor einem liegende Strecke angepasst sind. Es gilt, sich in einen Zustand der Schwerelosigkeit zu fahren, Mensch und Maschine werden eins. Geht es bei der Fahrt darum, einfach ins Blaue hinein zu fahren, und zu sehen, wie weit man heute kommt und wo man landet – oder steuert man ein bestimmtes Ziel an, wo es eine kalte Cola gibt? Ein festes Ziel bedeutet, dass man sich schon vorher auf das räumliche Profil vorbereitet, den Raum gedanklich antizipiert und sich entsprechend darauf einstellt. Oder ist es einfach die Abendrunde mit Sonnenuntergang über dem westlichen Schönbuch nach einem anstrengenden Arbeitstag?

Je nach Vorhaben und Zeit stellt sich unwillkürlich eine Vorstellung der räumlichen Dimension ein, eine gewisse vor-räumliche Entfaltung im geistigen Auge, die einer Leinwand gleicht, auf der sich die innere Landkarte ausbreitet wie ein Gemälde von Carl Rottmann (1797 – 1850), einem Meister der heroischen Landschaftsmalerei. Gerade wenn es sich um abendliche Gegenlichtsituationen handelt, erwachen diese Rottmann-Bilder aus seinem Griechenlandzyklus in der antiken Ecke unter meinem Fahrradhelm. Beim Fahren ins Offene ist man nie sicher vor topographischen Überraschungen. Es können einem Anreize oder Anhalts-Punkte begegnen, denen man nachfahren oder nachspüren möchte. Gibt es kontemplative Entdeckungen in Raum und Natur? Dies ist natürlich auch beim zielgerichteten, teleologischen Fahren nicht ausgeschlossen. Entscheidend ist dabei, wie man die Landschaft durchfährt.

Roland Barthes¹ hat es in seinem Büchlein so ausgedrückt: „Der Fahrer findet in der Natur eine lebendige Umgebung, mit der er in der Beziehung von Ernährung und Unterwerfung steht. Die eine Meeres-Etappe wird *jodhaltig* sein und dem Rennen Energie und Farbe geben, eine andere, aus Pflastersteinen bestehend, wird eine undurchsichtige und eckige Nahrung darstellen, sie wird buchstäblich *schwer zu schlucken* sein; eine andere, schiefrig und prähistorisch, wird den Fahrer festkleben.“ Als Fahrer, der regelmäßig die Schwäbische Alb durchquert, weiß man was „prähistorisch“ und „festkleben“ bedeutet. Nach dem Albaufstieg öffnet sich die Hochfläche, oft windig, und breitet sich vor mir aus als Gegend, die sich fahrend aufschließen lässt. Es handelt sich in erster Linie um eine Begegnung mit der Gegend, weniger mit Menschen. Ich nehme das Territorium in Besitz und fahre mit dem Bewusstsein, dass ich mein Gefährt beherrsche. Es braucht Ausdauer, Kraft, Fahrtechnik und eine gute Selbsteinschätzung, weil man sich beim Rennrad fahren auch übernehmen - oder übergeben - kann. Man muss seine Ressourcen einteilen können.

Nochmals Barthes: „Alle Etappen werfen ein Problem der Assimilation auf, alle sind durch einen im wahrsten Sinn poetischen Zug auf ihre Tiefensubstanz reduziert, und vor einer jeden sucht der Fahrer sich auf dunkle Weise als einen totalen Menschen im Ringen mit der Natur als Substanz und nicht nur mit einer Natur als Objekt zu definieren. Die Annäherungsbewegungen an die Substanz sind es also, auf die es ankommt: der Fahrer wird immer im Zustand des Eintauchens dargestellt und nicht im Zustand des Fahrens: er taucht, er durchquert, er fliegt, er haftet, er wird [...] durch seine Verbindung mit der Erde definiert.“

Zuweilen stellt sich ein meditativer Zustand ein, nämlich dann, wenn man vergisst, dass man fährt. Und nur noch das Schnurren der Kette wahrnimmt, das eine physikalische Übereinstimmung zwischen Fahrer und Rad entstehen lässt. Wenn einen der Rückenwind durch die Gegend trägt, könnte man meinen, man sitzt auf einem Flugrad. Das verleiht einem wirklich Flügel! Dann wird auch der Kopf frei für Gedanken, die sich beim Fahren anders denken, anders bewegen lassen. Die Gedanken werden umgekehrt frei für den Kopf, der sich in diesem Zustand vom Körper abzukoppeln scheint und die liegen gebliebenen oder nicht zu Ende gedachten Dinge in den Horizont der Landschaft wirft. Henry Miller² erzählt: „Während wir dahinrollten (ich und mein Double), ging ich diese fundamentalen Tatsachen durch, vorwärts und rückwärts. Es war wie die Beschäftigung mit einem algebraischen Lehrsatz. Und keine einziges Mal begegnete ich einer mitfühlenden Seele. Ich fühlte mich so allein, dass ich mein Rad meinen Freund nannte. Ich führte stumme Gespräche mit ihm.“

Der Mythos des Rennradfahrens, wie er in vielen einschlägigen Büchern und Reportagen über ruhmreiche und blutüberströmte Fahrer - am besten auf harten belgischen Pflaster-

1 Roland Barthes: Was ist Sport?, Berlin 2005, Seite 84 – Begleitband zum Film „Der Sport und die Männer“. Barthes' Soziologie beschäftigt sich bekanntermaßen mit den Mythen des Alltags, zu denen auch der Radsport gehört. Barthes befasst sich in diesem Text natürlich besonders mit der Tour de France!

2 Henry Miller hat das Fahrrad in einer Geschichte aus seiner Studentenzeit als seinen besten Freund beschrieben. Vgl.: Ich fahr' so gerne Rad... Hrsg. Hans-Erhard Lessing, München 2012. Mit den „fundamentalen Tatsachen“ meint Miller nicht nur die Reflexion über literarische Figuren beim Radfahren, sondern auch über die Liebe zu einer High School-Studentin.

steinstrecken - zelebriert wird, verzaubert und entzaubert sich hier gleichzeitig. Wer selbst Rennrad fährt, denkt in der Gegenwart des Fahrens nicht an Mythen. Der Mythos entsteht in diesem Feld in der Herausforderung des Menschen, Raum in strapaziösen Dimensionen zu überwinden. Das „Double“ besteht aus Mann und Rennrad, das vorwiegend mit Muskelarbeit betrieben wird - vor allem bergauf, an den Hängen des Olymp. Und das noch bei Gegenwind. Das ist der Stoff für den Mythos der existenziellen Grenzerfahrung in Form des Ausgesetzt-Seins im Raum mit dem Übermenschlichen und Göttlichen als Projektionsfläche. Das Ziel ist noch weit und man arbeitet sich manchmal Meter für Meter heran - vor einer halben Stunde ist man noch „geflogen“ und jetzt kratzt man den Teer von der Straße. Das Streckenprofil darf auch nicht zu leicht sein, es muss eine Herausforderung dabei sein, man erlegt sich einen Kampf mit sich selber auf und bestimmt den Gewinner damit selbst.

Das Rennrad ist ja sprichwörtlich zum Rennen fahren da. Ich fahre damit nicht langsam wie auf einem Hollandrad, sondern absichtlich schnell. Manchmal schneller als ein Kleinkraftrad. Man fährt mit eng anliegender Kleidung, um dem Widerstand des Windes besser trotzen zu können. Der Schweiß wird durch das Material nach außen transportiert, Baumwolle wäre hier nicht angebracht.

Der Wind ist naturgemäß einer der Hauptgegner neben Steigung, Straßenbelag, Witterung und Straßenverkehr. Er kann einen mürbe machen und innerhalb kurzer Zeit wechseln und an einem schlechten Tag hat man ihn nur gegen sich. Der Wind kann sich wie eine Mauer vor einem aufbauen. Er greift von der Seite an und versucht, einen vom Rad zu kippen. Er kann einen bergab regelrecht ausbremsen. Er kann einem aber auch den Rücken stärken. Bei Ostwind auf der Schwäbischen Alb zu fahren ist ein Kampf von Anfang an. Er lauert in den Senken und nimmt einem den Schwung, den man für den nächsten Anstieg benötigt. Der Charakter des Lauerns entsteht durch seine Unsichtbarkeit. Der Wind ist frei und kann trotzdem herrschen. Wenn es gelingt, die Route nach den Windverhältnissen zu planen, kann es ein geflügeltes Unterfangen sein. Wind ist ein meteorologisches Phänomen des Seins.

Neben dem Wind als Gegner sind dies beim Fahren klassischerweise andere Rennradler. Es braucht sich also gar nicht um ein Rennen im engeren Sinn handeln. Schon die Montur (Helm, Sonnenbrille, Renntrikot, Handschuhe, Radschuhe usw.) deutet auf ein fast schon antikes Outfit eines hellenischen Stadtkriegers im trojanischen Krieg hin - oder besser gesagt: Rennradfahrer sind eher agonale Typen, denn sobald ein anderes Radlertrikot vor einem auftaucht, scheint bei vielen der archaische Instinkt durchzubrechen und die Jagd beginnt. Zumindest möchte man sehen, ob man mit dem Tempo des Vordermannes mithalten kann. Und was passiert, wenn es eine Frau ist, die da vor einem fährt und wie Pegasus durch die Lüfte schwebt?

Eine Route, die zu meinem Jahresprogramm gehört: Pfullingen-Unterhausen-Kalkofen-Genkingen-Undingen-Willmandingen-Melchingen-Mägerkingen-Gammertingen-Hettingen-Inneringen-Ittenhausen-Dürrenwaldstetten-Upflamör-Zwiefalten-Wimsener Höhle-Hayingen und durch das Lautertal wieder zurück über den Lichtenstein hinab ins Echaztal. Eine abwechslungsreiche Strecke mit Rückenwind bis Hettingen, danach Seitenwind bis Zwiefalten und leichter Gegenwind in den Senken zwischen Zwiefalten und Hayingen; im Lautertal Wind aus wechselnden Richtungen. Das hört sich bei der Wetter-

vorhersage immer so harmlos an. Verpflegung auf dieser Strecke: Zwei Bananen und zwei Liter Wasser mit Magnesium. Pause im Marbacher Kiosk unter dem Sonnenschirm gegenüber dem Gestüt mit Erdbeerkuchen und einem Cappuchino plus einem halben Liter Apfelschorle. Gefahrene Strecke: 110 Kilometer und ca. 900 Höhenmeter. Auf der Strecke wenig Autos. Sie führt durch die drei Landkreise Reutlingen, Sigmaringen und Biberach.

Es ist eine Tour, bei der sich der Horizont entfaltet und sich ständig wie eine Theaterkulisse vor mir herzuschieben scheint. Ohne den Abstand zwischen mir und sich wirklich zu verändern - als würde er selbst gleiten. Über kuppelige Flure und Felder mit einem Flickenteppich aus Waldstücken und Getreidefeldern mit verschiedenen Farbschattierungen zwischen gelb und ocker. Und immer wieder: Stille. Riesige Wolkenschatten verändern das klare Licht im Raum, mal beleuchtet die Sonne die Landstriche, mal werden sie durch die Schatten wieder gedämpft. Ein Wechselspiel von Sekunde zu Sekunde. Irgendwo lässt ein Gegenstand das Licht kurz aufblitzen. Etwa zwischen Dürrenwaldstetten und dem keltisch-älbischen Upflamör hat man den Eindruck, als wartete die Strecke darauf, den sich im Raum Bewegenden daran zu erinnern, dass es auch Zeit gibt. Das Rad als Fortbewegungsmittel ist Physik, das Bewegen des Rades im Raum ist Metaphysik, die alles Zeitliche zu übersteigen scheint.

Die Dörfer liegen zwischen fünf und acht Kilometer auseinander. Beim Durchfahren begegnet man kaum Menschen, eine vermeintliche Ruhe oder Abgeschlossenheit, barocke Idylle bisweilen. Fast zu sauber und ordentlich alles. Eine Frau fährt mit einem Großraumwagen an mir vorbei. An der Heckscheibe steht in verspielten Buchstaben *Jan*. Na ja. Man kann aus diesen Orten verschiedenes herauslesen. Abgeschlossenheit, aber auch Abgeschlossenheit des Soziallebens als Kontrast zur Aufgeschlossenheit der Landschaft. In dieser Gegend scheinen sich Menschen eher einzuschließen und andere auszuschließen. Das Ein- und Ausschließen erfährt der Radler beim Durchqueren dieser Gegend. Fühlen sich die Menschen dort geborgen oder eher gefangen? Man müsste sie fragen. Mit dem Rad ist dieser Raum erfahrbar als offene Fläche, die durch die Ortschaften teilweise wieder geschlossen wird. Sie sind für den Radfahrer wegweisenden Koordinaten - eine Art Schleuse. Am Ortsausgang wird der nächstliegende Ort mit Kilometerangaben angekündigt.

Der Zeit-Raum-Modus für den Rennradfahrer unterscheidet sich je nach Ausdehnung von Landschaften oder topographischen Besonderheiten, die er durchkreuzt und in denen er unterwegs ist. Das Erleben des Streckenprofils auf der Schwäbischen Alb etwa ist ein deutlich anderes wie jenes in Ballungsgebieten. Etwa vom Stuttgarter Westen über Heslach und Vaihingen, dann durch Möhringen hinüber nach Musberg am Schönbuchrand. Oder vom Neckartal kommend durch Wannweil, Betzingen zur Reutlinger Stadtmitte und von dort über die Oststadt-Tangente Richtung Echaztal. Dort dominiert eben die Ballung der Autos die Straßen- und Verkehrsführung in einer fast schon bedrohlichen Dichte. Und hier geht es nicht nur um das Fahren, sondern auch um das Anhalten. Der Kopf ist eine Leitzentrale, die ständig vorausberechnet, wie sich Autofahrer verhalten könnten. Hier geht es um Antizipation von Verhaltensweisen motorisierter Verkehrsteilnehmer mit Knautschzone. Die Vorwegnahme der Bewegungen anderer Objekte ist wiederum die Knautschzone im Kopf des Rennradfahrers, der im urbanen Raum mit dem Tempo der Autofahrer konkurriert und manchmal Neid über sein elegantes Vorwärtskommen auslöst.

Wen wundert es also, dass es Zeitschriften wie die *Tour* gibt, die natürlich mit ihrem kurzen Namen das größte und umstrittenste Radsportereignis assoziiert. Und eine weitere Assoziation, die mittlerweile sofort aufblinkt, ist die Verbindung zum systematischen Doping im Radsport und auch zu manchen Fahrern, die nicht am Col Du Galibier gescheitert sind, sondern am Doping. So wie der hoffnungsvolle Fahrer Stefan Schumacher aus Nürtingen. Deshalb möchte der Tour-Leser - wenn er gerade nicht Rennrad fährt - wenigstens in einem „sauberen“ Magazin im Hochglanzformat etwas über das Rennradfahren lesen und ein, zwei Stunden in eine heile Radsportwelt eintauchen. Und dabei vielleicht die Vorfreude auf die nächste Ausfahrt wecken. Oder wir halten es mit Brägel, der am Vorabend seiner Ausfahrten zwei, drei *HWH* reinpfeift und es tags darauf auf dem Rennrad wieder verdampfen lässt. *HWH* ist eine legale Droge und gut im Blut nachweisbar, ein kommunikatives Aufputzmittel und in jedem Biergarten erhältlich: Hefeweizen hell!

Man kann über den Radsport lesen, aber auch mit seinem Rad die Leidenschaft und Landschaften beschreiben wie mit einem Füllfederhalter das Papier. Bei jeder Fahrt können sich neue und unvorhergesehene Welten erschaffen lassen und man verliebt sich irgendwann in sein Rennrad, hätschelt und verehrt es wie eine Geliebte. So wie Henry Miller: „Und natürlich ließ ich ihm die beste Pflege angedeihen. Wenn ich nach Hause zurückkehrte stellte ich es auf Lenker und Sattel, holte einen sauberen Lappen und polierte Naben und Speichen. Dann reinigte ich die Kette und fettete sie frisch ein. Dabei blieben hässliche Flecken auf den Steinen des Gehwegs zurück.“ Mit den Flecken auf der Strasse hat Miller nicht nur literarische, sondern auch mechanische Spuren hinterlassen. Blood, Sweat and Tears - und Reinigungsöle oder Schmutzlöser - das sind Flüssigkeiten, die man jedem passionierten Radler nachweisen kann und vielleicht ein Fluidum, das die anfällige Welt des Radsports zum Denken anstiftet.

November 2015