

# WHITE BIKES IN DARK AGES

Text & Foto: Boris Castro



Das Mädchen wägte sich auf dem Radweg zur Schule in Sicherheit, obwohl es auf der Straße sicherer gewesen wäre, denn Gesetze und Autolobby diktieren, dass es wichtiger ist, die innerstädtische Durchschnittsgeschwindigkeit zu gewährleisten, als den Radfahrer als gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer zu betrachten. Das bekamen dann auch einige der Teilnehmer des Critical-Mass-Gedenkens zu spüren, denn als wenn nichts gewesen wäre, wurde wieder genauso rasant abgebogen wie Tage zuvor der LKW. Nur mit Glück entgingen gleich mehrere Radfahrer an derselben Stelle nur knapp dem gleichen Schicksal.

Frust wird zu Wut und endet in Unverständlichkeit, wenn man dann in den folgenden Tagen die Kommentare in den Online-Medien zu dem Unfall mit Todesfolge liest. Dort öffnet sich ein menschlicher Abgrund, der in unserem Alltag wirklich seinesgleichen sucht. Wir wissen mittlerweile natürlich, dass es Autofahrer gibt, deren Horizont sich einfach nicht erweitern lässt. Die nicht begreifen, dass die Zeiten vorbei sind, wo sie allein auf der Straße sind. Wer aber mit Vorsatz und frei jeglicher Pietät die Schuld bei der Getöteten sucht und dies auch aktiv in den Kommentaren schreibt, der sollte sich am besten umgehend in psychologische Behandlung begeben. Da wird unter anderem vermutet, dass die Schülerin Käthe schon morgens betrunken gewesen sein musste und mit Sicherheit nicht auf der richtigen Seite fuhr und dass am Ende der LKW Fahrer ein traumatisiertes Opfer sein muss. Ich wage mir an dieser Stelle gar nicht auszumalen, was die Angehörigen fühlen müssen, wenn sie solche Worte lesen.

Aber eigentlich wundert es mich nicht, wenn Autofahrer ohne Rücksicht auf Verluste auf der Straße unterwegs sind. Wir können jeden Tag in den Medien lesen, wozu Menschen in der Lage sind, vom Totschlag bis zum Genozid: Menschen sind zu allem fähig und werden es wohl auch immer sein. Als Radfahrer auf heimischen Straßen fühlt man sich wie im Mittelalter: vogelfrey.

Zu hart die These? Ich denke nicht.

Ich fahre jeden Tag mehrere Kilometer durch den Stadtverkehr und habe es mir angewöhnt damit zu rechnen, dass man mich abdrängt, schneidet oder mir die Vorfahrt nimmt und es ist mittlerweile eine gesunde Routine, denn jeden Tag würde ich ohne Übertreibung fünf- bis sechsmal unter die Räder kommen, wenn ich stur in meiner Spur bleiben oder auf meine Vorfahrt bestehen würde. Ich sehe deshalb das Fahren mit dem Rad in der Stadt eher sportlich, als evolutionäre Herausforderung, wo man auch mal ein Auto über-

holen oder sich mittig auf der Fahrbahn aufhalten kann, so als wäre man selbst ein Automobil. Das erhöht die Wahrnehmung der Autofahrer, was besser ist, als das Thema im wahrsten Sinne des Wortes totzuschweigen.

Es gibt aber auch viele Radfahrer, die aus anderen Gründen auf dem Zweirad unterwegs sind und darauf angewiesen sind, dass man auf sie Rücksicht nimmt wie zum Beispiel unsere Kinder. Es muss sich vieles auf unseren Straßen ändern beziehungsweise in den Köpfen der Menschen. Aber wo fängt man da an? Die Politik ist nach wie vor unendlich zögerlich und wird durch einen jahrzehntelangen festgefahrenen Lobbyismus gehemmt. Denn Politiker identifizieren sich lieber mit Hubschrauber-fliegenden-ADAC-Funktionären als mit einem radelnden ADFC-Präsidenten. Und genau in diesem Schneckentempo bewegt sich auch die Verkehrsplanung. Und wenn die Polizei, unser Freund und Helfer, selbst mal auf dem Zweirad unterwegs ist, dann nur, um Verkehrssünder auf Rädern an den immer gleichen Ampeln aufzulauern, anstatt mal selbst die Gefahrenzone Radweg zu befahren und sich um Autofahrer zu kümmern, die schulterblickresistent sind. Ich will es ja nicht heraufbeschwören, aber es wird wohl erst etwas in dieser Richtung passieren, wenn es einen der Beamten selbst erwischt. Für Fußballspiele oder friedliche Demonstrationen werden gerne jedes Wochenende mitunter tausende Beamte mobilisiert. Fahrradfahrende Ordnungshüter sind, zumeist zur Sommerzeit, zu zweit unterwegs. Staatsmacht zu demonstrieren hat natürlich eine höhere Priorität als die Sicherheit unserer Kinder auf dem Weg zur Schule.

Was können wir also tun, wenn das System nicht mitspielt?

Es liegt an uns, Aufklärung und Aktionismus zu betreiben, uns zu organisieren und das Bewusstsein zu schulen, dass es Fahrräder schon vor den Autos gab und trotz der jahrzehntelangen Vorherrschaft von Verbrennungsmotoren sind Velos immer noch beliebt und haben sich in nahezu unendlichen Variationen fortentwickelt. Am Ende werden Fahrräder noch da sein, wenn es längst keine Autos mehr gibt, denn irgendwann wird der Verbrennungsmotor aussterben, wenn wir nicht vorher selbst aussterben. Damit sind wir zusammen mit den Lemmings, die einzige Spezies, die sich konsequent selbst ausrottet.

Das sind äußerst dunkle Aussichten.

Umso erfreulicher ist die Ausstellung „DAS FAHRRAD. Kultur, Technik und Mobilität“ vom 9. Mai 2014 bis zum 1. März 2015 im Museum der Arbeit. Neben einer großen Spannbreite von Ausstellungsstücken, Film und Fotografie, wird es ein spannendes Rahmenprogramm mit Workshops und Events geben, die hoffentlich auch den einen oder anderen Autofahrer begeistern werden. Deshalb empfehlen wir auch gerne das Buch zur gleichnamigen Ausstellung:

„Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität“, Mario Bäumer/ Museum der Arbeit, 200 Seiten, Hardcover mit ca. 250 Farbabbildungen, ISBN 978-3-88506-041-3, Verkaufspreis: 24,90 Euro.

Alles wird wie früher sein und die Geschichte dreht sich im Kreis und das Leben ist ein Rad und so wie jetzt muss es sich ungefähr gegen Ende des Mittelalters angefühlt haben, als die Renaissance hip wurde.

HISTORISCHE MUSEEN HAMBURG

EXOTISCH  
SONNIG  
FRÖHLICH

ALTONAER MUSEUM  
HAFENMUSEUM  
HAMBURG MUSEUM  
JENISCH HAUS  
KRAMER-WITWEN-WOHNUNG  
MUSEUM DER ARBEIT  
SPEICHERSTADTMUSEUM

historische-museen-hamburg.de