

1990 Berlin

Es war einmal eine Idee von einer Deutschland-Tour.

An eine Nord-Süd-Route hatte man gedacht. 1989 war dann auch eine Tour nach Berlin im Gespräch, doch eine Anfrage beim Auswärtigen Amt ließ die Pläne schnell wieder in der Schublade verschwinden. Da die politischen Veränderungen, die unsere Tour dann doch stattfinden ließen, in die Geschichte eingehen werden und ganz entscheidend den Rahmen für die Rad-Fern-Fahrt prägten, möchte ich ein wenig diese Ereignisse skizzieren, um auch nach Jahren noch nachvollziehen zu können, in welcher Phase der sich Schlag auf Schlag ändernden politischen Situation im Osten unsere Aktion chronologisch einzuordnen ist.

- Sept./Okt. 1989: Täglich verlassen Tausende von Übersiedlern die DDR auf dem Weg über Ungarn und die Tschechoslowakei - Honecker geht - Krenz kommt
- 9. Nov. 1989: Die DDR öffnet die Grenzen - für uns wird der Weg frei nach Berlin
- 5. Dez. 1989: Das RTV-Organ INFO berichtet erstmals über Pläne für eine Berlin-Tour
- 18. März 1990: Erste freie Wahlen in der DDR - de Maiziere wird Ministerpräsident - erste Schritte zur Marktwirtschaft - über die Einführung der D-Mark in der DDR wird verhandelt
- 18. Mai 1990: Der Staatsvertrag zwischen DDR und BRD wird unterzeichnet
- 19. Mai 1990: Sieben Rad-Touristen starten zu ihrer Fahrt von Lohmar nach Berlin durch die DDR
- 2. Juli 1990: Termin für die Währungsunion - der Umtausch soll mit einigen Ausnahmen 1:1 vollzogen werden

Vieles ist im Umbruch - Unsicherheit vor allem bei den DDR-Bürgern - das ist der Status Quo zu unserem Reiseterrain.

19. MAI 1990

Sieben Rad-Touristen treffen sich auf dem Parkplatz der Raiffeisenbank in Lohmar, dem Startort für die Berlin-Reise. Alle Vorbereitungen sind abgeschlossen. Die Streckenführung ist ausgearbeitet, ein Begleitwagen steht bereit, Hotels sind gebucht, Material ist durchgecheckt und Ersatzteile bereitgelegt. Bis zuletzt hat uns die DDR im Unklaren über unsere Unterkunft gelassen, doch auch diese Bestätigung liegt jetzt vor. Der Parkplatz füllt sich und einige Kameraden kommen vorbei, um uns zu verabschieden. Da der Werbeslogan der Bank "Wir machen den Weg frei" auch das Motto unserer Tour durch Zaun und Mauer sein könnte, gibt uns Paul Hoscheid, Vorstandssprecher der Bank, den Startschuss, nachdem er alle reichlich mit Energiebarren versorgt hat. Doch es knallt nicht, die Pistole versagt. Startsignal durch Händeklatschen und pünktlich um 9 Uhr sind wir auf der Straße. Mit Bernd Hauptmann, Dr. Jürgen Schmidt-Troje, Sepp Rausch, Andrew Hilton, Günter Lüghausen und Georg Timmering im Schlepp verlasse ich Lohmar. Stark differieren unser Trainingskilometer. Während Bernd, Georg und Jürgen top-fit antreten haben die anderen mehr oder minder große Defizite an Kondition aufzuweisen. Schwächstes Glied in der Kette ist wohl - ohne ihm nahe treten zu wollen - Günter Lüghausen. Probleme mit seinem Knie haben ihm nur 125 Trainingskilometer in diesem Jahr erlaubt - besonders mutig, eine 600-km-Reise anzutreten. Am Berg nach Neunkirchen zieht ihn der Ford Transit, der uns begleitet. Er wird von Albert Lau gefahren. Dass er bereit war, bei uns mitzumachen, war, wie sich später herausstellen sollte, eine äußerst glückliche Fügung. Schnell

hatte er ein Gespür für unser Tempo und unser Bedürfnis nach einer Rast entwickelt. In Einerreihe rollen wir das Bröltal bis Waldbröl hinauf. Leichter Wind kommt uns entgegen - es ist mäßig warm. An den Anstiegen bleibt Günter ein wenig zurück, fährt aber mit eigener Kraft. Nach 45 km finden wir in Erdingen einen herrlichen Rastplatz am Dorfbrunnen. Jetzt wird erst mal ausgiebig gefrühstückt, doch bereits 20 Minuten später hat der Sattel uns wieder. Im Formationsflug rauschen wir Richtung Olpe und profitieren ein paar Kilometer vom Schiebewind. Dann geht es endgültig in die Berge des Sauerlandes. Im Wiegetritt geht es hinauf. Günter fehlt, doch Albert hat ihn aufgelesen und einen Moment später kommt er als "Transit-Surfer" - Schiebetür geöffnet und mit zwei Händen das draußen hängende Rad haltend - an uns vorbei. Noch mehrmals sollte sich dieser Vorgang wiederholen. Mittagsrast in Elspe: Vollkornbrötchen, Käse und Salami bilden unsere Mahlzeit, Bananen und Energiebarren den Nachtisch. Der Rhythmus der Pausen zwischen 40 und 50 km erweist sich als recht angenehm und keine Rast dauert länger als 25 bis 30 Minuten. Über Eslohe und Meschede wird Brilon erreicht. Doch zuvor ist noch eine lange und hochprozentige Steigung zu nehmen. Mittlerweise bewegen wir uns auf noch unbekanntem Straßen und immer öfter wird ein Blick auf die Karte nötig, damit wir unser Ziel nicht verfehlen. Günter hat inzwischen den schmalen Sattel mit dem weichen Autositz getauscht und ist mit Albert ein Stück vorgefahren, um uns über die letzten Kilometer zum Hotel zu führen. Noch einmal ganz unerwartet lauert eine knackige Bergkuppe, dann geht es 14 %ig hinab ins Diemetal. Trutzig liegt vor uns die steinerne Mauer und das Kraftwerk des Stausees. Bis zur Dammkrone müssen wir noch ansteigen. Dort ist unser Hotel. 170 km zeigt der Tacho. Der Schnitt des ersten Tages liegt bei 25,6 km. Mit gutem Essen und einem Spaziergang über den Staudamm beschließen wir den Tag.

20. MAI 1990

Morgens um Sieben steigen Nebelschwaden aus dem See und es ist kühl. Die Frage nach kurzem oder langem Trikot lässt sich noch nicht beantworten. Nach dem Frühstück ist die Sachlage klar und es wird einheitlich in Kurz angetreten. Dass an allen Tagen mit RTV-Trikot gefahren wurde, war selbstverständlich, ohne dass es einer Absprache bedurfte. Heute erwartet uns die Königsetappe: 178 km und etliche Anstiege stehen auf dem Programm. Ob das nach der Leistung vom Vortag problemlos zu schaffen sein wird? Die Räder rollen durch den kühlen Wald hinab und eine Kletterpartie zum idyllisch gelegenen Padberg lässt die Muskeln warm werden. Kurvenreich verläuft die Abfahrt durch das Waldstück hinunter zur B 7. In zügigem Tempo gelangen wir nach Marsberg, über Diemelstadt und Warburg verläuft die Rollerstrecke und erstaunlich gut hält sich Günter Lüghausen im Peloton. Immerhin liegt unser Schnitt schon bei 29,3 km/h mit steigender Tendenz. Hinter Warburg verlassen wir die verkehrsreiche Straße und fahren nun eine hügelige Landstraße. An der Feuerwache im Dorf Niedermeiser hat Albert einen Rastplatz gefunden. Nach 53 km lassen wir uns das zweite Frühstück schmecken. Als wir Hofgeismar passiert haben, wird die Strecke hügeliger und auf dem Weg zur Sababurg "surft" Günter wieder an uns vorbei. Riesige Wälder säumen die Straße, dann erreichen wir das "Dornröschenschloss". Hier trennen sich die Wege des Radler-Pulks und des Begleitwagens. Unsere Strecke soll über einen für Kfz gesperrten Weg zur Weser hinunter führen, doch es entsteht etwas Konfusion, als wir nach einigem Suchen feststellen, dass es sich um einen unbefestigten Waldweg handelt. Uns bleibt nichts anderes übrig, als einen Umweg in Kauf zu nehmen und vor der rauschenden Abfahrt ins Wesertal den 461 m hohen Hahnenberg zu erklimmen. In Oedelsheim haben wir uns mit Albert Lau verabredet seinen Wagen können wir schon sehen, obwohl die Weser uns noch den Weg dorthin versperrt. Eine romantische Strömungsfähre setzt uns über. Während Fährmann "Schnibbelbohne" uns seine Lebensgeschichte und von seinen 350 Frauen

erzählt, sorgt die Weser selbst für unsere Überfahrt und die schräg zum Strom gestellte Fähre legt auf der anderen Seite an. Eine Weile sitzen wir noch am Ufer und amüsieren uns über das Unikum von Flussschiffer. Dann gilt es erneut 200 Höhenmeter mit 10 %iger Steigung im Wiegetritt zu bewältigen. Durch kleine Dörfer führt unsere Route nördlich an Göttingen vorbei. Irgendwo hat Günter Lüghausen unsere Gruppe verlassen, ohne dass es jemand gemerkt hatte. Wir gehen davon aus, dass er von Albert aufgesammelt wird, ahnen aber nicht, dass er bei der Auswahl seiner Strecke eine andere Himmelsrichtung eingeschlagen hat, während wir uns am nächsten Zehnprozenter zu schaffen machen. Längst sind die Berge des Harzes zu sehen, doch auf unseren Bus warten wir vergeblich. Was bringt uns eine Pause ohne Verpflegung, also fahren wir weiter. Erst nach 61 km taucht der Begleitwagen auf. Albert hatte Mühe, Günter zu finden und auf den rechten Weg zu bringen. Dieser hatte noch den Ehrgeiz, einige Steigungen hinaufzufahren, bevor er endgültig in den Wagen stieg. Der letzte Abschnitt liegt vor uns. 150 km haben wir schon in den Beinen und die Sonne brennt. Was wird uns im Harz erwarten? Im stetigen Kampf gegen den Ostwind erreichen wir auf ebener Strecke Bad Lauterberg. Wir folgen den Schildern "Braunlage" und immer noch bleibt die Straße unerwartet flach. Dann lässt der Berg uns nicht länger warten. Statt Asphalt haben wir jetzt mit Kopfsteinpflaster zu tun, was bei dem starken Neigungswinkel besonders ungünstig ist, denn die Traktion des hüpfenden Hinterrades ist denkbar schlecht. Eine kurze Rast an der Staumauer des Oder-Sees, dann rolle ich weiter, um mich ein wenig auf der jetzt wieder flachen Straße zu erholen, während die anderen noch mal ihre Trinkflaschen mit dem braunen Energiesaft füllen. Nur noch wenige Kilometer bis zum Ziel, doch wann soll die Höhendifferenz nach Braunlage überwunden werden. Nur gemächlich steigt die breite Straße an, dann lässt uns das Schild "10 % Steigung" nicht länger zweifeln über 3 bis 4 km geht es in großzügigen Schleifen sogar über die 600-Meter-Marke, bevor es wieder nach Braunlage hinab geht. Durch ein paar Streckenänderungen haben wir jetzt 186 km auf dem Zähler. Der Schnitt liegt bei 24 km/h. 7 3/4 Stunden sind wir im Sattel gewesen. Bei griechischem Essen erholen wir uns von dem strapaziösen Tag. Mehr als die Hälfte der Tour ist geschafft.

21. MAI 1990

Heute beginnt die Reise ins Ungewisse. Nur 100 km sind geplant und nach Auffüllen unseres Lebensmittelvorrates wird es 10:15 Uhr, bis wir starten können. Bereits nach 3 km erreichen wir die Grenze. Albert Lau ist mit seinem Transit nach Bad Harzburg gefahren, da unser Übergang nur für Fußgänger und Radfahrer freigegeben ist. Andrew Hilton beschert uns eine Zwangspause, denn als Brite darf er nur mit Visum einreisen und die Abfertigung dauert geraume Zeit. Wir nutzen den Aufenthalt, um mit dem Grenzsoldaten einen Plausch zu halten. Freimütig erzählt er uns, was der Zaun gekostet hat und was das Land Niedersachsen für jetzt für die verzinkten Drahtelemente bezahlt hat. Er berichtet, mit welchen Fahrzeugen entlang der Grenze Patrouille gefahren wird und macht ein Foto von unserer Gruppe - vor Monaten noch ein unvorstellbarer Vorgang.

Nun fahren wir auf DDR-Boden. Rau ist der Asphalt und Kopfsteinpflaster beginnt, als wir Elend, den ersten Ort erreichen. Die Zeit scheint tatsächlich 40 Jahre stehen geblieben zu sein. Ausschließlich Holzhäuser prägen dieses Harzer Dorf. Mit Blick auf Wurmberg und Brocken passieren wir Königshütte, steigen noch einmal eine Kuppe hinauf und gelangen dann nach Elbingerode. Hier herrscht chaotischer Verkehr. Unsere geplante Strecke ist gesperrt und wir fragen uns zum nächsten

Ort durch. Ein idyllisch bewaldetes Tal geht es den Harz hinunter. Schon jetzt lässt sich absehen, dass die heutige Etappe länger wird, als es vorgesehen war. Nachdem wir den schmutzigen und stinkenden Industrieort Blankenburg hinter uns gelassen haben, sind wir wieder auf unserer Route. Auch einer baldigen Rast steht nichts mehr im Wege, denn auch Albert ist wieder zu uns gestoßen. Wir folgen der viel befahrenen Hauptverbindungsstraße nach Magdeburg. Zunächst ist die Straße gepflastert und abwechselnd wird auf dem Pflaster oder auf den Randsteinplatten gefahren. Es ist nicht eindeutig, welches unkomfortabler ist. Dann wird der Belag gut und wir können den 22er Schnitt auf 25 km/h hochfahren. Schnurgerade führt die Trasse durch öde Felder. Riesige Monokulturen bestimmen das Bild. Man ist so auf den Vordermann konzentriert, dass wir kaum die beiden Störche unmittelbar neben der Fahrbahn sehen. Innerhalb der Ortschaften wird das Peloton jedes Mal durch katastrophales Pflaster gebremst. Oft weichen wir auf die sandigen Seitenstreifen oder Bürgersteige aus, obwohl die Räder drohen, dort steckenzubleiben. Altenweddingen erreichen wir nur über eine noch gesperrte und gerade abgebundene, frisch gegossene Betontrasse. Im Ort kommt uns in halsbrecherischer Fahrt ein Trabi entgegengeflogen, der gerade aus dem Straßenpflaster abzuheben scheint. Besonders schlimm wird es dann in Schönebeck, einer Industriestadt an der Elbe. Dick liegt der Staub auf den verkommenen Häusern, deren Anblick uns jegliche Hoffnung auf ein vernünftiges Quartier nimmt. Nach 120 km ist Gommern erreicht. Überraschung bei allen, als wir in einem guten Wohnviertel in zwei benachbarten Bungalows untergebracht sind. Herzlich empfangen uns die Vermieter und noch lange sitzen wir auf der Terrasse, bevor wir zum Abendessen gehen, das im Haus der Jugend - einem Sportlerheim - organisiert wurde. Zu einem Spottpreis bietet man uns eines der besten Abendessen unserer Tour. Auch das Bier für -,51 Mark(Ost) schmeckt uns nach dieser recht erholsamen Etappe.

22. MAI 1990

Mit einem reichlichen Frühstück werden wir morgens erwartet. Um 9.30 Uhr reiten wir über das Gommeraner Pflaster zur Stadt hinaus. Zuvor hat Sepp Rausch noch eine Rolle vom Rad vorgeführt, weil er beim Start im Bordstein hängen blieb. Das Land ist absolut flach, Kiefernwälder und sandiger Boden kennzeichnen bald die Landschaft. Ansonsten die gleiche Prozedur wie am Tag zuvor: Recht gute Straßen über Land, wildes Pflaster in den Orten. Ganz schlimm wird Brandenburg. Neben dem groben Pflaster bekommen wir auch noch die schlechte Laune der Bevölkerung zu spüren. Kein freundliches Gesicht weit und breit und Missmut und Unzufriedenheit sind zu spüren, als auch noch über uns "Wessies" gemeckert wird. Wir sind froh, die Stadt hinter und gelassen zu haben, besonders Günter, dessen Sitzfläche für Pflastersteine nicht gerade ein Faible zu haben scheint. Das schöne Havelland entschädigt uns jetzt mit seinen großen Feuchtgebieten und Wasserarmen bis an die Straße heran. Sträucher und Bäumen spiegeln sich auf der glatten Oberfläche. Unsere letzte Pause machen wir auf einer Wiese direkt am Wasser, wo wir Ohrenzeuge eines gut besetzten Froschkonzertes werden. Noch 50 km sind zu fahren und das weite Land liegt nun hinter uns. Trabi-Gestank, Hektik und Buckelpflaster bilden die Szenerie der Rush-Hour in Potsdam. Wir zittern mit unseren Maschinen über die Buckelpiste und Schloß Sanssoussis vibriert an uns vorbei. Plötzlich fehlt wieder einer - ja, es ist Günter! Er hatte uns in der Stadt sogar schon aus den Augen verloren. Nach einer Weile sind wir wieder komplett, werden aber bald wieder jäh gestoppt. Schräg über die Fahrbahn verlaufen Straßenbahngleise und gerade habe ich die Stelle passiert, da knallt und scheppert es hinter mir. Sofort denke ich an einen Sturz, doch zum Glück ist es nur ein Platten. Die scharfkantigen Schienen haben Bernd Hauptmann's Hinterreifen regelrecht zerschnitten. Ein Wunder, dass bei diesen Straßenverhältnissen dies der einzige Defekt bleiben sollte. Nach schneller

Reparatur gelangen wir an die Glieniker Brücke. Schnell können wir die Grenze passieren und sind in Berlin. Auf Radwegen geht es durch die ganze Stadt. Parallel zur Avus haben die Radler sogar eine ganze Straße für sich. Zum Spaß werden einige Spurts gefahren um sich dann wieder in die Gruppe einzureihen. Über die Kaiserstraße und die Straße des 17.Juni kommen wir zur Siegessäule und sind wenig später im Hotel.

155 km topfebener Strecke sind wir heute gefahren, doch die desolaten Straßenzustände haben den Schnitt nicht über 23,4 km/h anwachsen lassen. Den Abend verbringen wir am Kudamm und erzählen Geschichten unserer Fahrt. Wir sind so gut in Form, dass wir die Reise fortsetzen könnten - es wird schon vom Roten Platz gesprochen.

23. UND 24. MAI 1990

Mit U-Bahn-Fahrt nach Ost-Berlin (Friedrichstr.), Fußmarsch zum "Alex" und Brandenburger Tor zurück in den Westen zum Kudamm und einer anschließenden Bus/Schiffstour beenden wir das Besichtigungsprogramm der geteilten Stadt. In Wedding sitzen wir noch lange draußen vor einer Kneipe, nachdem wir eine abenteuerliche U-Bahn-Fahrt hinter uns haben. Mit sieben Fahrscheinen bin ich den anderen davongefahren, die mir einige Züge später "schwarz" folgen.

Am Morgen werden mit einigem Zeitaufwand die Räder auf dem Dach des Begleitwagens befestigt und um 9 Uhr beginnt die Rückfahrt über die Transitstrecke nach Helmstedt. 18 Uhr - endlich wieder zu Hause - Frauen und Kinder bereiten uns an der Raiffeisenbank einen herzlichen Empfang.

FAZIT

Wir durften an den gemeinsamen Tagen eine vorbildliche Kameradschaft erleben - die Gruppe passte gut zusammen. Im Kameradenkreis voll integriert war unser Fahrer Albert Lau. Es gehört schon eine Portion Selbstlosigkeit dazu, ohne besonderen Bezug zum Radsport eine solche Sache mitzumachen. Ohne ihn hätten wir eine Vielzahl nur schwer lösbarer Probleme gehabt. An dieser Stelle ein besonderer Dank an ihn!

Wir haben die Erkenntnis gewonnen, dass man eine solche Langstreckenfahrt auch ohne großartiges Training absolvieren kann, wenn man genügend Ausdauer und Zähigkeit mitbringt. Das hat Günter Lüghausen bewiesen, denn immerhin ist er über 500 km gefahren, 631 km haben wir zurückgelegt - durch einige Umleitungen etwas mehr als geplant. Keiner hat seine Leistungsgrenzen erreicht, im Gegenteil, die Form steigerte sich von Tag zu Tag.

Das Wetter war uns gut gesonnen: Die Sonne schien an allen Tagen, zwar nicht zu warm, aber intensiv genug, um uns einen Sonnenbrand auf der rechten Seite zu verpassen. Der Wind aus östlicher Richtung war relativ schwach, so dass wir ihn niederkämpfen konnten.

Für alle war es ein Erlebnis, das nicht wiederholbar ist: Wir begegneten einer Situation in Ost-Deutschland, die durch den stetigen Wandel in diesen Tagen wohl bald nicht mehr vorzufinden sein wird.