



Kobergerplatz rumpelten Güterwaggontransporter an der Uhlandschule vorbei zum Nordbahnhof. Radwege? Fehlanzeige! Dafür gab es vor der Blinden- und Sehbehindertenanstalt in der Kobergerstraße eine innovative Drückampel, die auch ich gern genutzt habe.

Meine erste bleibende Fahrraderinnerung hat mit einem heftigen Sturz im Sommer 1969 zu tun. Wie so oft radelten wir samstags zum Marienbergpark, als ich mich kurz vor dem Ziel ganz toll in die Kurve legte („dass die Ohren aufschleifen“, wie mein Vater meinte). Da der Asphalt voller Sand war, zog es das Hinterrad weg, der Lenker knallte ins Brillenglas, ich flog vom Rad, bremste mit Knien und Unterarmen und schrie wie am Spieß. Das hätte das Ende meiner Fahrradkarriere sein können, doch die kurzsichtigen Augen blieben heil und die Schürfwunden heilten. Ich setzte mich bald wieder aufs Rad, damit kein Trauma entsteht – in Kurven bin ich seitdem aber deutlich vorsichtiger abgebogen.

Mit zehn bekam ich dann mein erstes Herrenrad, blau und von Rixe, bestellt beim netten Herrn Riedel in der Goethestraße. Es besaß eine Torpedo-3-Gang-Nabenschaltung (mit Leerlauf) von Fichtel & Sachs, die heute Kultcharakter besitzt. Damals war sie eine kleine Enttäuschung, denn die Kumpels hatten Räder mit sirrender Kettenschaltung oder ein Bonanzarad mit Schalthebel. Aber egal, ich arrangierte mich damit.

Mit einem hellgrünen Hercules-5-Gang-Rad war ich ab dem 15. Lebensjahr unterwegs. Es war nie kaputt, aber keine Schönheit, selbst nachdem ich es weiß angemalt hatte. Vermutlich der Grund, dass es nicht einmal gestohlen wurde, als es wochenlang am Erlanger Hauptbahnhof stand, abgesperrt mit einem windigen Ringschloss. Das war später meinem schönen Meteor-Peugeot-Citybike nicht vergönnt, das ich mir 1987 von der hart verdienten Kohle als Konzertkritiker gegönnt hatte. Dem Dieb würde ich heute noch gern wohin treten. Denn wie formulierte es später mein Fußballkumpel Klaus: Ein Fahrrad ist wie ein Körperteil, daran vergreift man sich nicht!

Mein Fahrrad-Bewusstsein war, selbstkritisch gesehen, Ende der 80er Jahren noch nicht sonderlich ausgeprägt. Die Macht der Autos hatte zugeschlagen, weil meine Eltern doch noch den Führerschein machten und 1977 einen roten Opel Ascona Automatik kauften. So lernte ich die Bequemlichkeiten eines Automobils kennen. Außerdem bezahlte mir meine Mutter den Führerschein, sofern ich aufs Motorradfahren verzichten würde; ihr Wunsch hatte mit den Spätfolgen von mehreren schweren Motorradunfällen ihres Bruders zu tun. Mit dem Erwerb des „grauen Lappens“ im Februar 1979 änderte sich mein mobiles Leben einschneidend. Ohne Auto war man leider aufgeschmissen: Es gab noch keinen Nightliner, der einen von Konzerten in Schwabach oder Weißenhohe heimgebracht hätte. Und Lastenräder waren ebenfalls noch unbekannt. Wie hätte ich also einen 30 Kilo schweren Vox-Verstärker plus zwei Gitarren transportieren sollen? Ein metallicgrüner Simca 1000 (mit Kennzeichen MC), den ich gemeinsam mit meiner Schwester unterhielt, wurde zum „Century“-Bandbus. Später hatte ich einen knallgelben VW-Käfer, den ich bei einer Post-Auktion für schlappe 300 Mark ersteigerte.

Autofahren war viel günstiger als heute, aber manchmal schon ein teurer Spaß, wenn eine gesalzene Reparaturrechnung zu bezahlen war. Der fahrbare Untersatz bildete aber die Voraussetzung, um ab April 1984 freischaffend als rasender Reporter im Kulturdschungel unterwegs zu sein. In den Bewerbungen für ein Volontariat habe ich 1988 den Führerschein ausdrücklich erwähnt, ein Bekenntnis für das Fahrrad hätte die Erfolgchancen vermutlich verringert. Seltsame Zeiten!

Als ich im Sommer 1991 als Redakteur beim Nürnberger Stadtanzeiger anfang, gehörte ich zu den Schön-Wetter-Gelegenheitsradlern und das Radfahren war im journalistischen Alltag ein ungeliebtes Randthema. Man tendierte gern in Richtung: Kann man machen, muss man aber nicht – und wenn doch, dann kurz. Der ADFC, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub, kritisierte außerhalb des Rathauses schon ausdauernd die Radweglücken, im Verkehrsaus-

