

Wolfgang Lenzen

Kap. 3. Großglockner Hochalpenstraße^{1[1]}

Anfang der 60er Jahre hatte ich in den Sommerferien als 14-jähriger mit einer Jugendgruppe an einer Fahrradtour durch die Alpen teilgenommen. Den genauen Verlauf der Route vermag ich aus der Erinnerung heraus nicht mehr genau zu rekonstruieren. Jedenfalls überquerten wir während der vier Wochen eine Reihe namhafter Alpenpässe, u.a. den Grimsel-, den Furka- und den Oberalpbass in der Schweiz sowie in Österreich den Vorarlbergpass. Unsere Fahrräder waren mit der damals üblichen Fichtel/Sachs Dreigang Rücktritt-Nabenschaltung ausgestattet. In den Satteltaschen bzw. auf dem Gepäckträger befanden sich außer der nötigen Kleidung Schlafsäcke, Zelte, Kochausrüstung und Proviant. Bei einem Gewicht von mindestens 15 Kilo bedeutete das, dass jede längere Steigung nur schiebender- und nicht fahrenderweise genommen werden konnte. Am Grimselpass haben wir unsere schweren Räder wohl fast den ganzen Tag geschoben!

Gut ein Vierteljahrhundert später stieß ich auf ein gerade erschienenenes Taschenbuch des ehemaligen Skirennfahrers und passionierten Radfahrers Hanspeter Lanig. Das schmale Bändchen mit dem Titel *Die schönsten Alpenpässe* sollte, ähnlich wie später Ernst Höhnes Bildband über *Leichtere Viertausender der Alpen*, meine Entwicklung in Sachen Ausdauersport und Bergsteigen entscheidend beeinflussen. Meine Frau Gertrud war zu jener Zeit mit Angelika, unserem fünften und letzten Kind, schwanger und wollte die Wochen nach der Entbindung bei ihrer Mutter verbringen. Diese Perspektive sowie die Lektüre von Lanigs Buch brachten mich auf den Gedanken, während der Sommerferien 1986 zusammen mit dem ältesten Sohn eine Radtour durch die Alpen zu wagen. Die Fahrt sollte einerseits so zünftig werden wie die mit der Jugendgruppe, also komplettes Gepäck inklusive Zeltausrüstung mitführen, andererseits unbedingt sportlichen Charakter haben, so dass alle Pässe strampelnd zu bezwingen waren. Mein Koga Randonneur schien hierfür gut geeignet; Stephan hingegen besaß ein normales Rennrad, auf dem er mich zunächst ein paar Mal bei abendlichen Trainingsrunden durch die Ausläufer des Wiehengebirges begleitete. Eine außergewöhnlichere Trainingseinheit, die den damaligen Präsidenten der Uni Osnabrück in ziemliches Staunen versetzte, führte uns an einem Montagmorgen nach Vechta.

^{1[1]} Aus: „Magische Ziele – Erzählungen vom und philosophische Reflexionen zum Ausdauersport und Bergsteigen“

Vechta ist eine Provinzstadt ca. 60 Kilometer nördlich von Osnabrück, die sich trotz ihrer nur 22.000 Einwohner mit dem Etikett "Universitätsstadt" schmücken darf. Über diese Universität wurde in den 90er Jahren unter dem Stichwort der Vechtaisierung der Hochschullandschaft viel in der Presse berichtet. Mitte der 80er Jahre hingegen befand sich dort noch keine eigenständige Universität, sondern lediglich eine Filiale der Uni Osnabrück. Zwischen den jeweiligen Fachbereichen war eine Kooperation vereinbart worden, der zufolge sich die Osnabrücker Lehrenden des Fachs Philosophie verpflichteten, mindestens eine Lehrveranstaltung pro Semester in Vechta abzuhalten. Im Wintersemester überließ ich diese Aufgabe gerne den Kollegen, die die Fahrt in die Provinz mit einem Dienstwagen der Universität oder im privaten PKW absolvierten. Für meine Vorlesungen wählte ich mir statt dessen das Sommersemester aus, um so das Nützliche mit dem Angenehmen – sprich: die Lehrveranstaltung mit einer Radtour – verbinden zu können.

Wann immer das Wetter schön zu werden versprach, setzte ich mich Montags früh aufs Koga und versuchte, die sechzig Kilometer nach Vechta in ca. zwei Stunden zu schaffen. Da mir vor Ort kein eigenes Dienstzimmer oder gar eine Dusche zur Verfügung stand, musste ich mich zum Umziehen und Frischmachen mit der öffentlichen Toilette begnügen. Anschließend hielt ich die Lehrveranstaltung ab, stärkte mich mittags kurz in der Mensa und saß gegen 13 Uhr für die Heimfahrt wieder im Sattel. Da in unserer Gegend der Wind vorwiegend aus südwestlicher Richtung kommt, wurden die zweiten sechzig Kilometer in der Regel deutlich anstrengender als die ersten. Jedenfalls war bei der Rückfahrt an einen 30er Schnitt nicht mehr zu denken: Als Fahrtzeit hin und zurück benötigte ich anfangs der Saison ca. viereinhalb Stunden, am Ende des Semesters bei guten Windbedingungen zwanzig Minuten weniger, was einen Gesamtschnitt von 28,5 km/h bedeutete.

Die ungewöhnliche, bis zum Ende der Kooperation mit Vechta ziemlich regelmäßig praktizierte Form der sommerlichen Dienstreise wurde im Kollegenkreis spätestens dadurch bekannt, dass meine Reisekostenabrechnung die Mitarbeiter im Haushaltsdezernat mit dem Problem konfrontierte, die genaue Kilometerpauschale für Fahrten mit dem Fahrrad in Erfahrung zu bringen. Diese Story kam bald auch dem Präsidenten der Universität zu Ohren, der mich in der Folgezeit, speziell als ich das Amt des Dekans im Fachbereich Kultur- und Geowissenschaften ausübte, bei allen möglichen Gelegenheiten darauf ansprach. So wurde ich, ohne es im geringsten vorhergesehen oder gar beabsichtigt zu haben, an der Uni Osnabrück nicht primär aufgrund meiner wissenschaftlichen Publikationen berühmt, sondern als der Professor, der zu seinen Vorlesungen in Vechta 120 Kilometer mit dem Rennrad fuhr!
