

Erfahrungen aus 31 Jahren Friedensradfahrten

1. Unabhängig von der Dauer der Friedensradfahrt (1 Woche, 3 Wochen, 6 - 8 W.) gibt es bestimmte notwendige organisatorische und Zeitabläufe, die den TeilnehmerInnen vermittelt werden müssen.
2. Diese organisatorischen Fixpunkte müssen klar sein und von allen akzeptiert werden. Eine ständiges Infragestellen dieser Grundlagen verunsichert jeden, stört das friedliche Zusammenleben der TeilnehmerInnen und sollte unterbleiben.
3. Nur, wenn diese aus langer Erfahrung entstandenen Regeln von allen TeilnehmerInnen verstanden und aktiv akzeptiert werden, ist ein unaufwendiger und harmonischer Ablauf möglich.
4. The proof of the pudding is by eating. Erst dann, wenn die TeilnehmerInnen die Anwendung der Regeln in der Praxis als positives Erlebnis wahrnehmen (ungefährdetes, relativ sorgloses Radeln, zahlreiche Veranstaltungen, Erlebnisse, ausreichend Zeit für persönliche Dinge, Hilfe bei allen technischen Problemen usw.) werden sie diese Regeln auch selbst aktiv vertreten und anwenden. Wenn sie in den ersten Tagen schon die Erfahrung machen oder durch entsprechende Äußerungen vermittelt bekommen "Das ist alles nicht so ernst zu nehmen", werden sie diese Erfahrung niemals machen.
5. Die manchmal unumgängliche Abweichung von Regeln, vom Tages-, Zeit- und Streckenplan sollte auf das Mindestmaß reduziert werden. Jede Abweichung bedeutet Verunsicherung und hat eine Reihe weiterer Nebeneffekte, weitere Abweichungen zur Folge und belastet damit diejenigen, die die Organisation der Friedensradfahrt absichern (Teilnahmewillige warten vergeblich an der Strecke, Veranstaltungen fallen aus, Essen wird kalt oder fällt aus, Schließzeiten von Unterkünften werden nicht eingehalten, Einkaufsmöglichkeiten fallen weg, Fähren sind außer Betrieb, Nachtfahrt, teilw. ohne Licht, usw.). Abweichungen können nur gemeinsam von den Teammitgliedern beschlossen werden.
6. Es ist sehr wichtig, dass es eine schriftliche Information über das Tagesprogramm gibt, sei es in Form eines Aushangs, besser noch - zusätzlich - als "Streckenbuch".
7. JedeR TeilnehmerIn muss sich lange vor Beginn der Friedensradfahrt über den genauen Verlauf und die Teilnahmebedingungen informieren können und dazu Vorschläge machen können (und es auch tun!). Dazu gibt es u.a. ein Diskussionsforum, Vorbereitungsseminare, Online-Konferenzen usw..
8. Zur Vorbereitung ist die Teilnahme an einem Vorbereitungsseminar zwingend notwendig. Ohne Vorbereitungsseminar ist keine (Langzeit-) Teilnahme möglich. Dies gilt auch für Teilnehmer aus Belarus und Russland. Es müssen also in Zukunft auch in Belarus und Russland solche Seminare unter Mitarbeit von BfP organisiert werden.
9. Der Anmeldeschluss ist 4 Monate vor Beginn der Friedensradfahrt, also am 15.3.2012.
10. Die Friedensradfahrt wird organisiert von einem Team, das mindestens besteht aus:
 - StreckenverantwortlicheR,
 - HelferverantwortlicheR,
 - KüchenverantwortlicheR,
 - FinanzverantwortlicheR,
 - TechnikverantwortlicheR.Weitere Teammitglieder sind wünschenswert, aber ohne diese 5 zentralen Teammitglieder geht es

nicht. Stehen diese Teammitglieder zum 1.3.2012 nicht zur Verfügung, findet die Fahrt nicht statt.

11. Wir haben sehr gute Erfahrungen mit GPS. Deshalb: Lotse, Schlussfahrer und Begleitfahrzeug werden mit einem GPS-System ausgerüstet. Die Route wird bei Bikemap veröffentlicht und als GPX-Datei auf die Navis heruntergeladen.

Die Karten kann sich jeder vorher als JPG-Datei auf seine Digitalkamera oder sein Handy laden und hat sie so jederzeit zur Verfügung.

12. Die Frage des Gepäcks ist ein ungelöstes Problem.

Die meisten TeilnehmerInnen bringen ein Vielfaches des notwendigen und möglichen Gepäcks mit, häufig völlig unzureichend und ungeeignet verpackt. Dies belastet das Begleitfahrzeug und bedeutet einen enormen finanziellen, organisatorischen und Zeitaufwand, führt manchmal auch zu Stürzen. Andere vergleichbare Radfahrten (z.B. Die Tour de Natur) bieten keinerlei Gepäcktransport an.

Ich schlage daher vor:

Es wird in Zukunft nur noch Isomatte und Schlafsack im Begleitfahrzeug bzw. Anhänger transportiert.

Alles andere Gepäck transportieren die RadfahrerInnen selbst auf dem Fahrrad. Ausnahmen kann es nur in speziellen Fällen (z. B. für Behinderte) geben.

Wer keine geeigneten, verkehrssicheren, wasserdichten Fahrrad-Taschen besitzt, kann/muss bei Bike for Peace (oder anderswo) solche günstig kaufen.

13. Minizelte werden in ausreichender Anzahl von Bike for Peace gestellt.

14. Wer mit der Friedensradfahrt fährt, muss sich bewusst sein: Es handelt sich nicht um eine touristische Reise, sondern um eine politische Aktion, eine spezifische Form einer Demonstration.

15. Touristische Objekte an der Strecke müssen wir leider oft gänzlich unbeachtet lassen.

4 Stunden für Paris, Berlin oder Moskau sind unbefriedigend, aber das Dilemma, dass wir in 5 - 6 Wochen quer durch Europa fahren und nicht alles sehen können, müssen wir aushalten. 1 Stunde Wittenberg muss reichen. Wenn die TeilnehmerInnen dann sagen "Hier muss ich unbedingt nochmal herkommen", ist das doch sehr gut.

Wer sagt, das reicht nicht, muss sich fragen lassen: Reichen 2 Stunden? Oder 3 oder wie viel?

Was ändert sich dann? Hat man dann alles gesehen?

Darf die Friedensradfahrt in Berlin einen politischen Programmpunkt ansetzen und erwarten, dass die Teilnehmer dann auf den Fernsehturm, das Bode-Museum usw. verzichten? Ja!

Soll die Friedensradfahrt den steilen Berg hoch fahren zum Militärflughafen Spangdahlem anstatt sich das schöne Moseltal anzusehen? Ja, selbstverständlich, dazu gibt es sie.

16. Die Etappen- und Zwischen-Ziele werden nicht nach touristischen Kriterien ausgewählt, sondern nach den politischen Zielen der Friedensradfahrt:

- Unterstützung örtlicher Friedens- und Umweltinitiativen

- Kennenlernen und Bekanntmachen von positiven Beispielen erneuerbarer, dezentraler Energieerzeugung

- Vermittlung historischer Ereignisse aus Sicht der Friedensbewegung.

- Organisation internationaler Begegnungen, insbesondere auch Möglichkeit persönliche Kontakte über Grenzen zu knüpfen.

Die deutsch-russische Tanzparty wird also Vorrang vor einer Museumsführung haben müssen.

17. Welterbestätten sind Orte, die nicht nur kulturellen Wert haben, sondern die Erhaltung der Welt, also die Bewahrung vor Zerstörung durch Krieg, Umwelteinflüsse und Profitsucht vermitteln

können.

18. Gute Regeln sind das eine, ihre Akzeptanz und gemeinsame Umsetzung das andere. Ein hilfloser Leiter, der alleine gegen die Gruppe und populistische Mit-Teammitglieder versucht, zu retten, was zu retten ist, wird nur noch zum Chaosverwalter. Wer das will, wird eine Situation herbeiführen, in der nichts mehr geht und im Extremfall den Abbruch der ganzen Veranstaltung riskieren.

Beispiele solcher negativen Auswirkungen hatten wir 2008, aber auch 2011.

Dass z. B. die Gruppe um 17:00 gerade mal 25 von 90 Kilometern zurückgelegt hat, stellt die Organisatoren vor unlösbare Probleme.

Dass Teilnehmer sich von der Gruppe entfernen, dann technische Probleme haben oder sich verfahren, kann zu einer Menge organisatorischer ja sogar juristischer Probleme führen.

19. Wir streben eine Essens-Versorgung der TeilnehmerInnen durch regionale Initiativen an. Dennoch ist eine Küche, die die Gruppe autark macht, unersetzlich. Eine generelle Fremdversorgung, insbesondere in Hotels und Gaststätten ist in der Regel nicht bezahlbar und ist oft auch nicht an die spezifischen Bedürfnisse der Radfahrer angepasst.

Das Essensangebot muss ausreichend sein, sich vollwertig zu ernähren. Auch Wasser muss jederzeit zur Verfügung stehen. Nur dort wo die Trinkwasserqualität nicht gesichert ist, muss Mineralwasser gekauft werden.

Höherwertige Getränke sind nicht im Teilnehmerbeitrag eingeschlossen.

Eine Aufforderung an die TeilnehmerInnen, sich tagsüber selbst zu versorgen, teilt die Gruppe in Reiche und Arme und ist organisatorisch nicht durchführbar.

In unserem Aufruf heißt es: *„Dazu gehört auch ein nachhaltiger Konsumstil, u.a. eine Ernährung mit wenig Fleisch und mit ökologisch erzeugten, regionalen und saisonalen Lebensmitteln – ohne Gentechnik.“*

Wenn das nicht hohles Politikergeschwätz bleiben soll, muss es wenigstens ansatzweise in der Praxis der Friedensradfahrt sichtbar sein. Mit einer Restaurantverpflegung ist das in der Regel nicht umsetzbar. Wie sollten wir diesen Anspruch ohne eigene Küche erfüllen?

20. Die Friedensradfahrt ist das Ergebnis der unentgeltlichen Tätigkeit von Freiwilligen. Wer will, dass etwas passiert, muss etwas beitragen. Was keiner macht, wird nicht gemacht.

Es ist nicht Aufgabe einerR Vorsitzenden, auf Leute Druck auszuüben, mehr beizutragen, als sie selbst beitragen wollen. Jeder Beitrag ist willkommen, ob klein oder groß, aber niemand hat das Recht, zu fordern, dass dies oder das getan werden muss.

Allerdings muss jedeR, der/die etwas übernimmt, dies auch tun bzw. rechtzeitig signalisieren, wenn das nicht klappt.

In Smolensk kam ich zu Fuß gemeinsam mit einem Teilnehmer schwer bepackt vom Einkauf in die Halle. Frage eines Teilnehmers: "Warum ist keine Milch da?". Meine Antwort: "Weil du sie nicht gekauft hast!"

21. Auch Teammitglieder, Vereinsmitglieder usw. müssen sich spätestens zum Meldeschluss verbindlich anmelden und diese Anmeldung auch einhalten.

22. Bis zum 1.10. wird ein Aufruf verfasst und veröffentlicht (Internet, Kopien etc.) und verschickt. Bis zum 31. 10. 2011 können Änderungsvorschläge am Aufruf gemacht werden.

23. Die Friedensradfahrt ist eine Langstreckenfahrt. Sie führt über 4400 km (Paris - Moskau) bzw. 5000 km (Verdun - Wolgograd).

Daraus bezieht sie neben den politischen Anliegen ihren Reiz.

4400 km in 7 - 8 Wochen bei wöchentlich einem Ruhetag, das bedeutet in max. 56 Tagen, davon 48 Fahrtagen 4400 km, also täglich 92 km zurückzulegen. Da nicht immer nach genau 92 km ein Etappenziel liegt, beträgt die Variationsbreite 70 - 120 Tageskilometer, im Extremfall auch mal bis zu 140 km. Bergstrecken (bis zu 1000 hm) sollten auf jeden Fall max. 100 km haben.

Erfahrungsgemäß sind die Etappen im Osten länger, im Westen kürzer:

- wegen der geringeren Besiedlungsdichte
- weniger Programmpunkten
- flacheren Strecken
- dem besseren Trainingsstand der TeilnehmerInnen nach mehrwöchiger Teilnahme.

Bei der Überlegung, die Richtung der Friedensradfahrt umzukehren und von Osten nach Westen zu radeln, muss klar sein, dass die Windrichtung in Mittel- u Ost-Europa zu 80 % aus dem Westen kommt. Eine Fahrt gegen den Wind benötigt ca. 30 % mehr Zeit.

24. Behinderte mit Rennrollstühlen, Handbikes, 3-Rädern sind willkommen, müssen aber entweder in der Lage sein, den Geschwindigkeitsdurchschnitt von 15 - 18 kmh zu fahren oder akzeptieren, größere Strecken und Bergetappen im Begleitfahrzeug zurückzulegen.

Wenn man dies beachtet, kann die Teilnahme von Behinderten ein sehr positiver Beitrag zur Friedensradfahrt sein und den ZuschauerInnen, aber auch den Teilnehmern selbst die Prinzipien Solidarität und Rücksicht einmal mehr ganz praktisch vermitteln.

25. Feste Tageszeiten

7:00 Uhr Aufstehn

8:00 Frühstück

9:00 Abfahrt

15:00 - 21:00 Ankunft

Ich kann nicht erkennen, dass es eine Überforderung der TeilnehmerInnen ist, in einer Stunde zu duschen, ggf. sein Zelt und sein Gepäck zu packen. Die Erfahrung aus über 20 Friedensradfahrten mit mehreren hundert Tagen spricht eindeutig dagegen. Dass es immer wieder zu Verspätungen kommt, hat andere Gründe. Wieso soll es in 2/3 der Fälle möglich sein, in der Zeit zu packen, an anderen Tagen werden bei gleichen Bedingungen statt 1 Stunde 3 Stunden benötigt?

26. Pausen

Je nach Strecke und Tagesprogramm werden 1 - 3 große Pausen (30 - 60 min.) eingelegt.

Kurze 10-minütige Pausen sollten ungefähr jede Stunde eingelegt werden.

Die Pausen stehen im Tagesprogramm, die kurzen Pausen legt der Tourenleiter in Abstimmung mit den TeilnehmerInnen fest.

Die einstündige Mittagspause sollte nach etwa 60 - 70 % der Gesamtstrecke eingelegt werden.

27. Eine Radfahrt zu organisieren, (auch eine Tagesetappe), erfordert ein spezifisches Knowhow und Erfahrung. Bei der Kooperation mit regionalen Initiativen kann dieses Knowhow nicht vorausgesetzt werden. Es handelt sich bei den Kooperationspartnern ja oft um politische Initiativen, Verwaltungen, kulturelle und touristische Organisationen usw.

Aber selbst örtliche Fahrradinitiativen (z.B. der ADFC-Gruppen) kennen nicht die Abläufe bei Bike for Peace.

Die Verantwortung für den Zeitplan und die Streckenführung muss also in jedem Fall bei der Leitung der Friedensradfahrt liegen.

28. Vorbereitungsfahrten, die den persönlichen Kontakt zu den Partnern in allen Ländern und an allen Etappenorten, möglichst auch an Zwischenetappen herstellen, sind für die gesamte Strecke unerlässlich. Sie fördern im Übrigen auch die angestrebte regionale und internationale

Zusammenarbeit.

29. Ein sehr schwieriges Problem ist die hohe Fluktuationsrate bei den Anmeldungen, insbesondere in Belarus und Russland.

Auch zur Bearbeitung dieses Problems sind die Vorbereitungsseminare unerlässlich.
Dennoch ist das Problem nicht wirklich lösbar.

30. Ob eine weitere Spezifizierung der Rückerstattung des Teilnehmerbeitrages bei Nichtteilnahme nach Monaten erfolgen soll (gegenüber der jetzigen Regelung in den Teilnahmebedingungen), müssen wir gemeinsam entscheiden.

Beispiel Falken Bremen:

bis zum 60 Tag vor der Reise: 15 %

bis zum 30. Tag: 50 %

ab dem 29. Tag 100 %.

Eine längere Frist für die Rückzahlungsregelung scheint mir juristisch problematisch, auch wenn uns dies vor Probleme stellt: Unsere Planung beginnt 1 Jahr vorher, also zu einem Zeitpunkt, an dem keine verbindlichen Anmeldungen vorliegen. Trotzdem muss Geld ausgegeben werden. Es ist gerade Sinn des Vereins, diese notwendige Kontinuität sicher zu stellen.

31. Wer die Kritik Einzelner an bestimmten Erscheinungsformen, Mängeln und dem Herangehen von Bike for Peace an die Friedensradfahrt durch Professionalisierung oder gar Kommerzialisierung zum Schweigen bringen will, treibt den Teufel mit dem Beelzebub aus.

Die Zahl touristisch orientierter TeilnehmerInnen würde zunehmen, die Zahl der politisch interessierten, aber finanzschwachen, würde abnehmen.

Die touristischen Ansprüche würden noch zunehmen, die Kritik an einer durch Freiwillige und politisch motivierte Menschen organisierten Fahrt auch. Ein völlig sinnloses Unterfangen. Das können Profis (es gibt auch durchaus politisch orientierte Veranstalter) viel besser. Mit denen können und wollen wir nicht konkurrieren.

32. Was macht Bike for Peace aus?

1. Der Reiz der Langstreckenfahrt

2. Das Friedens- und Umweltthema

3. Die Ost-West-Orientierung, das schließt ein, die möglichst gleichgewichtige Teilnahme aus den beteiligten Ländern.

4. Die komplette Vorbereitung und Durchführung durch Freiwillige.

5. Die soziale Orientierung. Das bedeutet, dass vom Standard her immer die billigere Lösung gewählt wird, um den Teilnahmebeitrag so niedrig wie möglich zu halten.

Keiner dieser 5 Grundprinzipien ist verzichtbar, sie sind konstitutiv für Bike for Peace.

33. Die Friedensradfahrt unterscheidet sich wesentlich von einer üblichen Austauschmaßnahme. Mehr als 50 Übernachtungsorte, 5 Sprachen, die Kombination Sport und Politik.

Es wäre eine völlige Überforderung der zahlreichen Kooperationspartner, ihnen die Vermittlung der sehr spezifischen Inhalte von BfP aufzubürden.

Das klappt ja nicht mal in der BRD, wo keine kulturellen oder Sprachbarrieren existieren und die räumliche Nähe zahlreiche persönliche Gespräche erlaubt.

Bike for Peace muss als **eine** Organisation die Radfahrten zentral organisieren und eine gewisses Mindestmaß an Einheitlichkeit sichern. Kooperationspartner haben ihre eigenen Schwerpunkte. Wo es passt, können sie uns sehr helfen.

Aber aus dem Friedensfonds Smolensk wird keine Bike for Peace Regionalgruppe, ebenso wenig wie aus dem Moskauer Radklub oder der Freundschaftsgesellschaft Brd-Russland in Köln.

34. Die Versuche, Bike for Peace z.B. Greenpeace als Tochterprojekt anzudienen, sind alle gescheitert. Es gab ja nicht einmal irgendein Konzept, nur Gerede ohne Substanz. Keineswegs gescheitert sind allerdings Versuche mit Organisationen, Kooperationen einzugehen wie z.B. dem Naturfreunde Bundesverband. Kooperationen derart, dass die Friedensradfahrt und ihr Anliegen in der Partnerorganisation bekannt gemacht wird, internationale Kontakte geknüpft werden usw.

Auch wenn diese Kooperation bisher nicht über das Stadium der Vorgespräche und eine Schirmherrschaft hinausgekommen ist, sollten wir daran weiterarbeiten.

Dass im Rahmen der Friedensradfahrten weitere stabile Partnerschaften und auch weiterführende Projekte entstehen, ist durchaus wünschenswert. Ob BfP der Träger solcher Projekte sein sollte, ist eine rein praktische Frage.

35. Wenn es die Friedensradfahrt nicht gäbe, müsste man sie erfinden. Aber es gibt sie und es sollte jedeR alles daran setzen, sie fortzuführen. "Gute Idee", sagen sehr viele spontan.

36. Die Friedensradfahrt ist ein niedrighschwelliges Angebot:

- Wer wenig Geld hat, findet bei BfP eine sehr billige Möglichkeit Urlaub zu machen.
- Menschen, die uns unterwegs begegnen, haben selten Probleme, zu verstehen, um was es uns geht.
- Die Aktionsform Radfahren ist sympathisch und setzt in die Praxis um, was wir theoretisch fordern.
- Gastgeber - welcher politischen Richtung auch immer - wird es leicht gemacht, uns zu unterstützen.
- Fast jedeR kann teilnehmen, es werden wenig Voraussetzungen gefordert.
- JedeR kann teilnehmen, auch die finanziellen Hürden werden so niedrig wie irgend möglich gelegt.

37. Aber wir haben ein klares Profil:

- Wer Luxus erwartet, ist bei uns falsch.
- Wer sich gerne bedienen lassen möchte, ist bei uns falsch.
- Für wen 80 Fahrrad-km und mehr zu viel ist, ist bei uns falsch
- Wer eher touristische als politische Interessen hat, ist bei uns falsch
- Wer sehr individualistisch ist und nicht wochenlang in einer Gruppe fahren und leben kann, ist bei uns falsch.

38. Die Friedensradfahrt ist anstrengend, sehr anstrengend. Sie ist kein Relax-Urlaub. 4400 km, alles selbst machen, alles ist neu, anders, die anderen TeilnehmerInnen sind nicht nur interessant, hilfreich, sie sind auch eine psychische Herausforderung, die man aushalten muss, bis zu 8 Wochen lang. Nicht jeder hält das aus. Für jeden Teilnehmer ist es eine Belastung, größer als die körperliche des Radfahrens.

Die (Nicht-)Rückzahlungsregelung bei Rücktritt während der Fahrt hat auch ihre Schattenseiten. Auch viele "Beschwerden" werden erst vor diesem Hintergrund erklärlich: Die ständige Nähe ohne Ausweichmöglichkeit, die Marotten der vielen, vor allem älteren Teilnehmer (Jugendliche sind da viel anpassungsfähiger), die ständige Fremdbestimmung durch Gruppe und Programm, das Essen selbst wenn es reichlich und gut ist, ist nicht a la carte, ...

Die hygienischen Bedingungen sind oft eine Belastung, wenn dann noch persönliche Gesundheitsprobleme dazu kommen (Erkältung, Kreislauf, Hitze/Kälte/Regen, Magen/Darmprobleme, Wundfahren, Insektenstiche) dann kann es eng werden.

39. Die Friedensradfahrt trägt natürlich auch die persönliche Handschrift dessen, der sie organisiert.

Organisiert sie jemand anderes, ändern sich auch bestimmte Parameter. JedeR hat Stärken und Schwächen. Wer Schwächen kritisiert, soll ganz einfach mitmachen und seine Stärken einbringen. Je besser das Team, je länger das Team sich vorbereitet, um so besser wird die Friedensradfahrt organisiert.

40. JedeR TeilnehmerIn muss aktiv lernen, wie die Friedensradfahrt "funktioniert". Dazu muss er/sie auf den Vorbereitungsseminaren und in den ersten Tagen Zeit investieren. Diese Investition lohnt sich. Sie erleichtert vieles auf der ganzen Fahrt.

41. Wer die Friedensradfahrten bewertet, der sollte sich auch mal umsehen: Wo gibt es etwas Vergleichbares?

Es gibt eine Reihe von Touren: z. B.

Die Tour de Natur: Vom Standard her vergleichbar, aber über max. 2 Wochen, keine internationale Aktion (der einzige Versuch 2004 bis nach Prag zu radeln, wurde als Misserfolg eingeschätzt) politisch eher an den Grünen orientiert, teilweise aus der Umweltbewegung der DDR hervorgegangen, zunehmend werden auch friedenspolitische Inhalte (Demos gegen Militärstandorte) integriert. Teilnehmerzahl ca. 50 - 150. Der Kern der Teilnehmer und Organisatoren ist jedes Jahr etwa zu 2/3 gleich. Nur 1/3 sind jeweils neue Tn.

Andere Touren wie die Wiener Friedensradfahrt Wien - Jerusalem 2009 wird nicht wiederholt, nach einer diesjährigen Tour Wien - Sarajevo ist wohl Schluss.

Die bayrische DFG-VK macht jährlich eine 1-2-wöchige Tour, 2011 nach Piacenza, hat aber einen zwar schrumpfenden, dennoch großen Verband mit tausenden Mitgliedern und hauptamtlichen Mitarbeitern im Rücken.

Das zahlenmäßige Verhältnis von aktiven Mitgliedern und der Dimension der Aktion ist wohl bei kaum einer Gruppe so extrem wie bei Bike for Peace.

Damit soll nicht der zeitweise grassierende Überheblichkeit gegenüber anderen Teilen der Friedensbewegung das Wort geredet werden ("weltgrößte Friedensradfahrt") ganz im Gegenteil: Bescheidenheit ist angesagt: Bescheiden in der möglichen Zahl der Teilnehmer (keine 300, sondern 30 - 50), Bescheidenheit bezüglich des politischen Gewichts, Bescheidenheit bezüglich des möglichen, realisierbaren Niveaus an Komfort, usw.

42. Dennoch: Für die, die es machen, ist es die wichtigste Sache der Welt und es lohnt sich, weiter zu machen.

43. Man muss aber mit dem ständigen Druckmachen aufhören. Wir tun, was wir können und wollen. Was keiner macht, wird nicht gemacht. Wem es nicht gut genug ist, der soll mitmachen und es besser machen oder sich ein anderes Projekt suchen, bei TUI oder sonst einer Reise der Naturfreunde oder bei einem anderen Anbieter auf dem Markt mitfahren.

Wir können und wollen mit denen nicht konkurrieren.

44. Wer ständig Ansprüche stellt, wie toll alles erledigt werden muss, fördert Entmutigung. Wer traut sich, die Organisation Friedensradfahrt zu übernehmen, wenn Konni das mal nicht mehr kann (oder will), wenn man sich ansieht, wie der öffentlich durch den Fleischwolf gedreht wird, weil irgend jemand beim Frühstück keine Milch zum Müsli hatte oder weil der Tätigkeitsbericht nicht schriftlich vorliegt, die Steuererklärung nicht fertig ist usw. und kein anderer das Wort erhebt und - unberechtigte - Kritik zurückweist?

45. Wer glaubt, das wäre doch ganz einfach, mal 20.000 Euro bei der EU zu beantragen und dann von Hotel zu Hotel oder Juhe zu Juhe zu radeln, den frage ich: Ok, einverstanden, übernimmst du das: Die Anträge schreiben, die 3 Aktenordner voll Berichte und Belege zusammenstellen, alles überall fristgerecht einzureichen? Dann lass es uns angehen!

Ob die EU mit unserer durchaus EU-kritischen Haltung zurecht kommt (sh. den entsprechenden Absatz unseres Aufrufs) werden wir dann sehen. Oder spricht jemand dafür den lieber zu streichen?

46. Weil es bei den Diskussionen oft eine wesentliche Rolle spielt, hier nochmal etwas zur Essensversorgung:

In der Tat wäre es wünschenswert, dieses Problem einfach jemandem zu übertragen, um es vom Halse zu haben.

Wir haben damit auch jahrelang experimentiert.

Ich habe 5 mal an der Tour de Natur teilgenommen. Dort wird die Tour begleitet von einem Projekt wie "Rampenplan", "Mampfmobil", "Volxküche", usw.

Wir haben alle diese Projekte angefragt: keines kann für 7 Wochen unsere Tour durch 6 Länder begleiten, nicht einmal 4 Wochen bis Polen.

Übrigens: 2006 haben die russischen TeilnehmerInnen deren vegetarisches/veganes Essen abgelehnt und ich musste das Kochen (gemeinsam mit Galina) übernehmen.

Wir haben 2008 ein Nobelprojekt für 16 Tage verpflichtet: Für die gesamte Tour wäre das unbezahlbar. 2009 wollten sie auch nicht für 2 Wochen die Küche machen, es war zu aufwendig, ein Auto mit Kühlanhänger, 3 Personen, ein Zelt jeden Tag aufbauen/abbauen, eigentlich prinzipiell unbezahlbar.

2006 hatten wir noch eine vergleichsweise spartanische Ausrüstung. Die ca. 60 TeilnehmerInnen, denen die Einmaligkeit des Projekts bewusst war, waren zufrieden.

Konflikte gab es eher über politische Differenzen.

2009 hatten wir eine Wanderköchin verpflichtet. Sie war völlig überfordert und gab nach einer Woche auf.

Inzwischen ist unser Küchenequipment durchaus ansehnlich und für 30 - 60 TeilnehmerInnen voll ausreichend. Ich will nicht ausschließen, dass wir 3 TeilnehmerInnen finden, die gegen kostenlose Teilnahme evtl. auch eine bestimmte Aufwandsentschädigung, die Organisierung des Essens übernehmen.

Um das zu finanzieren, ist allerdings eine komplette Gruppe von mindestens 20 vollzahlenden TeilnehmerInnen Voraussetzung. Und dies rechtzeitig, damit Zeit bleibt, entsprechend geeignete Leute zu verpflichten. Das war in den vergangenen Jahren nie gegeben.

Von 7 Vollzahlern, 7 18-€-Zahlern (Das reicht gerade für den Materialeinsatz und die Übernachtungskosten), und 5 freigestellten TeilnehmerInnen ist kein Begleiteteam + Fahrzeug usw. finanzierbar.

47. Den Verein Bike for Peace and New Energies empfinde ich nicht als Unterstützung, sondern als zusätzliche Last.

Die Mitglieder sollten sich wirklich überlegen: Was trage ich eigentlich bei?

"Zahl nicht nur den Beitrag, trage auch was bei" heißt es in einem alten Gewerkschaftslied.

Was trägst du bei?

Die MVs werden fast ausschließlich von mir allein vorbereitet. Es gibt keine vorbereitenden Diskussionen, es liegen keine Anträge vor. Man wartet, was Konni so bringt, dann reagiert man irgendwie. Vorstandssitzungen gibt es keine.

Ich habe größte Mühe, 2 - 3 Online-Konferenzen zur Vorbereitung der Friedensradfahrt

hinzukriegen. 2011 gab es bisher keine. Kollektivität ist bei Bike for Peace ein absolutes Fremdwort.

Ist das der Sinn eines Vereins?

Sicher, der Verein ist nötig zur Abwicklung der Finanzen. Auch, um unsere russischen und belarusischen TeilnehmerInnen einladen zu können, brauchen wir ihn. Ist das alles?

Bisher leider ja.

Das ist zu wenig. Dazu kostet mich der ganze Formalkram einfach zu viel Arbeit und Nerven. Das lohnt den Aufwand wirklich nicht.

Es ist nicht meine Sache, ständig Leute zur Mitarbeit aufzufordern oder gar unter Druck zu setzen, aber was die 22 Mitglieder zur Zeit beitragen, das ist zu wenig. Damit lässt sich der Verein nicht am Leben erhalten.

Ein Kollektiv entsteht auch nicht durch Erklärungen, durch Papiere und Wahlen, sondern durch gemeinsame Arbeit.

Einige Mitglieder sehen ihre Aufgabe eher darin, zu erklären, was man tun müsste.

Ich weiß, was getan werden müsste. Meine Agenda ist ständig viele Seiten lang. Aber sie wird nie kürzer. Weil das alleine nicht zu schaffen ist.

Das motiviert nicht, das frustriert und lähmt. Wenn dann noch Kritik vorgebracht (und manchmal öffentlich verbreitet) wird, anstatt Mitarbeit, was soll da rauskommen? Wen motiviert das, mit zu machen?

Was gebraucht wird, sind MitmacherInnen. Das ist das Problem von Bike for Peace. Nichts anderes. Wenn sich das nicht ändert, sieht es für die Zukunft sehr schlecht aus. Ich halte die Arbeitsintensität der letzten Jahre nicht weiter durch.

"Suche keine andere Antwort als die Deine"

Den meisten ist es nicht bewusst: Die Friedensradfahrt 2011 hing monatelang an einem seidenen Faden. Es ist eher ein Wunder, dass sie stattgefunden hat.

Wer nichts beiträgt, muss sich nicht wundern, wenn andere müde werden. Es ist nicht meine Verantwortung, ob es mit Bike for Peace weitergeht. Was einer alleine kann, habe ich getan, so gut das eben ging. Wenn du morgen hörst, "es gibt keine Friedensradfahrt mehr", dann frage dich selbst nach deinem Beitrag und deiner Verantwortung dafür. Aber besser: frage schon vorher.

48. Ein Tagesbericht:

Um 7 Uhr ist wecken.

Um 8:10 fragt Konni: "Hey, was ist los? Das Gepäck müsste längst am Auto stehen und die Gruppe am Frühstückstisch! "

"Das ist ja auch nicht möglich in 2 Stunden alles zu packen. Du hast gut reden, du schläfst im Wohnwagen"

Ok, Konni gibt auf und versucht irgendwie das Packen zu beschleunigen.

Um 10:45 startet die Gruppe mit 105 Minuten Verspätung.

Unterwegs holt die Gruppe 30 Minuten auf. Der Zeitplan (von Dima, Dima und Konni am Vorabend in 2 Stunden überarbeitet) war recht großzügig geplant.

Um 12:00 sollte die Gruppe in Wittenberg sein. Unterwegs wird ein Teil der Gruppe abgehängt, einige fahren zurück, Konni versucht mit dem Auto verlorene Teilnehmer heranzuführen. Der Zeitgewinn ist wieder weg.

"Eine Stunde Zeit, uns in Wittenberg umzusehen, dann fahren wir 12 km weiter, dort gibt es essen." ist die Ansage.

Aus der Stunde werden 90 Minuten.

"Jetzt haben wir Hunger. Wir kommen in einer halben Stunde" teilen einige Teilnehmer Konni mit und sind schon verschwunden.

Aus der halben Stunde werden 90 Minuten. Um 17:00 hat die Gruppe von 90 Kilometern gerade 25 zurückgelegt.

Ferropolis, Weltkulturerbe Wörlitzer Gartenreich, Oranienbaum, Weltkulturerbe Bauhaus, ... Alles gecancel, jetzt geht es nur noch schnurstracks zur Unterkunft.

Wozu haben Dima und Konni monatelang ein Programm ausgearbeitet, die Strecke abgefahren, alles ins Netz gestellt, ein Diskussionsforum eingerichtet?

Damit jetzt einige wenige aus einer momentanen Laune heraus entscheiden, alles zu canceln?

Die Krone: "Ja das Programm war ja auch nicht realistisch".

Paris - Moskau ist auch nicht realistisch. Mit einer solchen Einstellung jedenfalls nicht.

Habe ich 5 Jahre lang geträumt oder waren wir wirklich in Moskau?

Sind wir jeden Morgen um 9, na sagen wir mal spätestens halb Zehn losgefahren? Oder hab ich das auch bei meinem angenehmen Wohnwagenschlaf geträumt?

49.

Was die Kooperation angeht, kann Bike for Peace auf reiche Erfahrungen in 31 Jahren zurückgreifen. Diese Erfahrungen und die Schlussfolgerungen kann man nicht ungestraft leugnen und durch voluntaristische Forderungen negieren.

Ohne Kooperationen hätte es die Friedensradfahrt Paris - Moskau nie gegeben.

Die erste Fahrt Paris - Moskau 2006 wurde ab Paris bis Grenze durch die französische Initiative cyclo transeuropeenne komplett organisiert: Strecke, Übernachtungen, Begrüßung durch Bürgermeister. Allerdings Begegnungen oder gar gemeinsames Radfahren mit lokalen Akteuren war nicht vorgesehen.

In Belgien nahmen wir als Teilnehmer an der Tour Dynamobile teil, die mit uns bis Geseke fuhr. Leider gab es sehr unterschiedliche Auffassungen über den Charakter der Fahrt. Unser Herangehen, die Friedensradfahrt als Demo, stieß auf Unverständnis und Ablehnung.

Von Erfurt bis Dresden nahmen wir an der Tour de Natur teil. Alles war eben so koordiniert, dass die Teilstrecken terminlich passten. Probleme gab es bezüglich Toleranz (der Russen gegenüber der Organisationsform der TdN, der TdN gegenüber den teilweise mangelnden Disziplin russischer Tn) dazu einige auf Sprachprobleme basierenden Friktionen.

Trotzdem: eine Kooperation mit der TdN halte ich weiter für wünschenswert, dadurch dass die Friedensradfahrt 2012 wieder später startet, wäre das auch zeitlich möglich.

Die Kooperation mit den Freunden aus Verdun, die uns in den letzten 3 Jahren fast alle Übernachtungen außer Paris organisiert haben, läuft ja schon für 2012 an.

Die Kooperation mit den Luxemburgern und allen (!) Standorten in Deutschland war 2010 sensationell. Dass dieser wirkliche Super-Erfolg in keiner Weise gewürdigt wird, sondern auf der MV im Mai 2011 die Kritik einer einzelnen Teilnehmerin (!!!), der die Milch zum Müsli fehlte, in den Mittelpunkt der Bewertung gestellt wird, ist reichlich verletzend.

Trier, Spangdahlem, Büchel, Remagen (!), Köln (!), Duisburg, Hamm, Bielefeld (!), Hildesheim, Magdeburg, Belgig, Potsdam, Berlin.

Dazu zahlreiche Zwischenstationen: Moselkern, Mendig, Bonn, Düsseldorf, Dormagen, Dortmund, Schacht Konrad, Wiesenburg, Eberswalde. Ich sehe nicht, dass wir je wieder in der Lage sein werden, ein solches Superprogramm mit unseren Kooperationspartnern zu gestalten.

2010 stellte die durchaus tollen gemeinsamen Aktionen früherer Jahre in Saarbrücken, Worms, Darmstadt, Viernau, Leipzig, Erfurt, Dresden, Bautzen und Görlitz noch in den Schatten.

Auch frühere Friedensradfahrten (1989, 1999, 2003: Friedenssommer gemeinsam mit der DFG-VK Bawü, 2005 Prag-Büchel teilw. gemeinsam mit der TdN waren kooperativ organisierte Fahrten.

Nachhilfe zum Thema Umgang mit Partnern ist wirklich Fehl am Platz.

Die Zahl der Partner in Belarus und Russland ist auch nicht gerade klein. Es gibt wohl keine andere Friedensinitiative, die alleine mit so vielen völlig unterschiedlichen Partnern zusammenarbeitet wie Bike for Peace und dabei die Partner nicht einfach als Zuhörer auf einer Konferenz oder Veranstaltung hat, sondern so weit nur eben möglich aktiv in die Gestaltung der Gesamtktion einbindet.

Welche Friedensaktion bietet den TeilnehmerInnen und Partnern ein freieres Feld, um sich mit seinen nationalen Besonderheiten, politischen Schwerpunkten usw. einzubringen?

Dass wir daneben mit der Herausgabe der Friedens-CD (!!), mit einigen Konzerten, mit Künstlern wie Lydie Auvray, Blue Flower, Duisburger Chor, Ingrid Raack, Liedstöckel, Thomas Hagenhofer, David Rovics, vielen russischen Kulturgruppen einiges an Kulturarbeit geleistet haben, sollten wir nicht vergessen, auch wenn da mehr möglich wäre. Aber die Friedensradfahrt bietet dazu den Rahmen, ausgestalten müssen ihn die Initiativen und TeilnehmerInnen.

Bemerkenswert ist, dass all diese Kooperationen (auch mit dem Berliner Friedensfestival) keine Eintagsfliegen sind, sondern jahrelange kontinuierliche Arbeit.

Und wenn wir in den letzten 6 Jahren nur diese Kulturarbeit gemacht hätten: Wer wollte kommen und sagen: Das war zu wenig? Für uns ist es auf der MV nicht einmal eine Randbemerkung wert. Aber "in Eberswalde gab es kein Essen" (was zudem auch noch gelogen ist).

50. Die Ausrüstung ist die weitere Sensation von BfP.

In den letzten Jahren haben wir (teilweise gezwungenermaßen) mit 2 Fahrzeugen (Mietwagen dürfen z.B. nicht nach Polen u Russland mitgenommen werden), Wohnwagen und Gepäckanhänger, Küchenausstattung, Zelte jeder Größe, Liegematten, Werkzeuge, Kabel, Beschallungsanlage, Computer, Drucker, Dekomaterial, Regenkleidung, Transparente usw. eine nahezu perfekte Ausstattung beschafft oder organisiert.

Die 2011 von mir begleitete Schülergruppe konnte sich nicht genug wundern: Alles ist da und in Sekunden verfügbar.

Hunderte verschiedener Kleinigkeiten sind dabei und an ihrem Platz.: Beschriftete Fächer (teilw. mehrsprachig), Packlisten machen die Benutzung auch anderen leicht.

Transparente, Beamer, Leinwand, Stative, Tische, Hocker, Fahnen, Kabelbinder, Klebeband, Scheinwerfer, Wassertanks, Kühlschrank, eine komplette Ausstellung "5 Jahre Friedensradfahrt", Navi, Funkgeräte, Fahrradersatzteile, Straßenkreide, Kerzen, Geschirrtücher, Schüsseln, Transportboxen, Thermoboxen, Thermoskannen, Mehrfachstecker für 40 Handy-Lader, T-Shirts, Gastgeschenke, Massageöl, Helme, Fahrradtaschen, Gewürzkoffer, Wäscheleine, Landkarten, Laminiergerät, Gasflasche, Stromadapter, Klopapier, Spülschüssel. Eine komplette Expeditionsausrüstung.

51. "Es darf keine Probleme geben"

Das scheint mir bei manchen Auswertungen und Bewertungen die Devise. Diese Haltung vergisst, dass der Widerspruch die Ursache jeder Bewegung ist. Probleme sind dazu da, gelöst zu werden, verstanden zu werden als Herausforderung, nicht als Beweis von Fehlern, von Scheitern.

Die Entwicklung von BfP ist der Beweis eines konstruktiven (im Wortsinne) Umgangs mit Problemen.

52. Dennoch darf man nie das Ziel vergessen. Das Ziel ist nicht die "perfekte Friedensradfahrt", sondern: 1. Dass es sie gibt, 2. Dass sie lebt, dass sie die lebendige Äußerung von Menschen ist, die ihren Friedens- und Änderungswillen am Profitsystem zum Ausdruck bringen wollen, 3. bunt, wie unsere Fahnen, vielfältig wie die Nationen, die sie vereint, widersprüchlich, wie unsere

Lebensrealität.

53. Wir wollen eine Friedensradfahrt organisieren, die sich bewusst ist, in welcher Welt sie lebt, die unseren TeilnehmerInnen nicht Luxus, auch nicht "bescheidenen" Wohlstand im Westen vorführen will.

Der glänzende Schein verbirgt, dass der relative Reichtum in Deutschland auf einem Ausbeutungsverhältnis mit den armen Ländern dieser Welt beruht, auf ungleichem ökonomischem Austausch und zunehmend auf militärischer Gewalt.

Ich möchte mich nicht beteiligen an einem Projekt, das den ärmeren Ländern, z.B. Polen, Russland unsere Wirtschaftsweise, die den Verbrauch der Welt zur Grundlage hat, als vorbildlich und erstrebenswert vorstellt.

Ich möchte auch nicht unsere großen finanziellen Probleme vor den TeilnehmerInnen verbergen. Wir haben zu kämpfen. Und oft genug hängt es an 100 Euro, dass wir Gelegenheiten, unsere Sache bekannter zu machen, nicht nutzen können.

54. Dennoch sind wir selbst in Russland bevorzugt. Wir sehen nicht die bittere Armut und Existenznöte, nicht einmal in Ausschnitten. Verständlich, dass unsere russischen Gastgeber dies vielleicht gerne vor uns verbergen wollen. Mein Wunsch, in Novospasskoe zu übernachten und zwar in Kleingruppen als Gäste von Familien in einer ländlich geprägten Region Russlands bleibt ein Ziel für 2013.

Das Dorf Novospasskoe hat etwas zu zeigen: Sein Dorfgemeinschaftshaus, sein Glinka-Museum, seine Kirche und kann uns stolz beherbergen.

55. Vielleicht hätten diese 55 Punkte - und es werden noch ein paar mehr werden - besser das Ergebnis einer breiten Diskussion ausgemacht und sind als Initialzündung schon all zu fertig. Seis drum, wir müssen endlich anfangen, uns Gedanken darüber zu machen:

1. Wer ist Bike for Peace?

2. Wie stellen wir BfP auf eine breitere personelle Grundlage?

3. Wie stellen wir ein Mindestmaß an Kollektivität her, was angesichts der verstreuten Gemeinde nicht ganz einfach ist. Dennoch: In Zeiten des Internet sollte es doch gelingen, wenn jedeR nicht nur Zuhörer/Leser ist, sondern auch Autor. Als Brecht zum ersten mal ein Radio sah, sagte er: "Jetzt brauchen wir noch ein Gerät, in das man auch hinein sprechen kann".

Seit Bike for Peace nicht nur eine Website (auch dort kann jeder etwas beitragen), sondern auch ein Forum hat, gibt es keine Ausrede mehr.

"Trage etwas bei!" Fang endlich an. Heute noch!

Siehe hierzu auch den 2009 beschlossenen Antrag zu den Kommunikationsstrukturen von Bike for Peace. In Vorbereitung der MV im Mai haben Helge, Markus und ich den Antrag ansatzweise überarbeitet. Weitere Vorschläge sind willkommen.

56. Abschlussbewertung der Friedensradfahrt 2011: Monika: "Negativ: Die Art u Weise der Verpflegung wird dem Internationalen Charakter nicht gerecht. Zelten ist nicht ok".

Was hat ein Hotel oder Restaurant mit Gastfreundschaft zu tun?

Nichts, rein überhaupt gar nichts. Hotels haben heute viel mehr zu tun mit Luxus, mit einer Lebensweise, die unsere Welt zerstört.

Ich möchte auch in Russland viel lieber einfach leben. Am liebsten dort, wo unsere Freunde leben und wie sie leben.

Eine Wiese reicht mir, wenn eine (vorzugsweise saubere) Toilette in der Nähe ist.

57. Was hat Mineralwasser mit Gastfreundschaft zu tun ? Nichts, absolut gar nichts. Die Franzosen

stellen dir auch im besten Restaurant ein Glas Wasser hin. So was sind für mich derart abstruse Vorstellungen, hier wird Schwachsinn verabsolutiert und zur Ideologie erklärt.

Das Wasser aus der Leitung ist in Deutschland nach zahlreichen Studien besser als das teure aus der Flasche, und doppelt, wenn die Flasche aus Plastik ist oder gar aus Vichy herangeschafft werden musste.

Das ist natürlich in Russland anders. Dort müssen wir im Laden kaufen; das Wasser aus der Leitung ist in der Regel kein Trinkwasser.

58. Ein Frühstück nach Bike for Peace Art ist besser, reichhaltiger, schneller zu organisieren, billiger als jedes Restaurant-Frühstück. Jeder kann sich für den Tag so viel mitnehmen wie er will - und davon wird ja auch ausgiebig Gebrauch gemacht. So ausgiebig, dass - selten, aber kam vor - die Spätaufsteher leer ausgingen. War alles schon in den Fahrradtaschen der "schnelleren" verschwunden.

Das Frühstück in der "Kleinen Kneipe" in Kleinmühlungen war doch in Ordnung, oder?

Ja und nein. Es war völlig in Ordnung für ein Frühstück in einem Kaffee oder Restaurant. Wären wir an diesem Tag 120 km geradelt, hätte es eben nicht gereicht. Kein Müsli, nichts warmes, was wir auch oft anbieten.

Es war auch nicht sehr teuer. Aber zu teuer (und zu wenig), um es jeden Tag zu machen.

Warum mehr bezahlen für viel weniger? Verstehe ich nicht. Aus Prinzip????

59. Die Vorstellungen Monikas über internationalen Austausch mögen gängige Praxis sein: Jede Partnerstadt zeigt sich den Gästen von seiner besten Seite, tischt auf, was sie zu bieten hat, zeigt ihre touristisch attraktivsten Objekte. Allemal war das in Zeiten der Systemkonkurrenz so.

Bike for Peace will das genaue Gegenteil. Wir stehen in Deutschland und Russland in Opposition (Der Kapitalismus dort ist ja von der Erscheinungsseite noch brutaler, menschenfeindlicher) in Opposition zu diesem System der Verschwendung. Das hat nichts mit Askese zu tun. Deswegen gehen wir doch nicht im Büßerhemd. Aber euren ganzen Tand, den brauchen wir nicht: Eure dicken Autos, eure Lebensmittel von tausenden Kilometern umweltschädlich herangekarrt, euer Fleisch aus Argentinien, für das der Urwald niedergebrannt wurde, die Einwohner vertrieben oder ermordet.

Wenn wir in der Champagne sind, trinken wir auch mal Champagner, ansonsten tuts ein Bier oder Tee oder fair gehandelter Kaffee und ganz viel Wasser.

60. Diese Auffassung und Praxis hat Zukunft. Immer mehr Menschen in unserem Land haben gar keine andere Alternative mehr, Urlaub zu machen.

Es ist wenigstens zu hoffen, dass viele Menschen erkennen, dass das Leben jenseits von TUI das bessere Leben ist.

Dafür steht Bike for Peace.

Ganz speziell in Russland ist ein anderes Herangehen völlig unmöglich. Für 60 - 80 € kann man vielleicht noch in Smolensk und Moskau ein Hotel bekommen. In Dorogobush, Wjazma, Gagarin, Moshaisk oder gar Novospasskoe ist selbst das nicht möglich. Wer Luxus für die Friedensradfahrt fordert, will in Wahrheit die Friedensradfahrt abschaffen.

61. Das Konzept Bike for Peace ist erfolgreich. Haben wir nicht in 5 Jahren hunderte Radfahrer von Paris nach Moskau geführt? Ok, es gab immer Kritik: alles zu wenig komfortabel, zu anstrengend usw. Die lautesten Kritiker waren nicht unbedingt diejenigen, die am eifrigsten die politische Botschaft von BfP geteilt und transportiert haben. Im Gegenteil.

Wir haben uns aber auch enorm verbessert. Routinierter, bessere Ausstattung usw.
Warum sollte ich der Änderung eines erfolgreichen Konzepts zustimmen, um diejenigen, die am wenigsten politisch BfP nahe stehen, zu beruhigen?

Die Tour de Natur praktiziert dieses Konzept - noch wesentlich stringenter (z.B. bez. veganem Essen, keinerlei Gepäcktransport, keine Sitzgelegenheiten, niemals Restaurantessen usw.) seit 21 Jahren.

Wem es nicht gefällt, der bleibt eben weg!

Der Unterschied ist nur: Paris - Moskau war eben so super attraktiv, da wollten einige unbedingt mitmachen, obwohl sie weder die politische Botschaft, noch die Teilnahmebedingungen so richtig akzeptieren wollten.

Manche haben das begriffen, haben mitgemacht, mitgearbeitet, sich eingeordnet und konnten der Sache dann doch überwiegend Positives abgewinnen.

Andere haben das nicht geschafft, haben sich passiv verhalten und in die Meckerecke begeben. Das ist ihr Problem, nicht unseres!

62.

Manche identifizieren Bike for Peace mit mir als Person und insbesondere das Konzept mit mir. Das ist nur bedingt richtig. In dem, was euch heute als Bike for Peace begegnet, stecken die Ideen von sehr vielen Menschen, die uns in den letzten 31 Jahren unter diesem Titel (am Anfang "Friedensfahrt") ein Stück begleitet haben, mitgemacht und Ideen u Vorschläge eingebracht haben. Anderes habe ich mir bei der Tour de Natur, der bayrischen Friedensradtour, der Friedensstaffette der DGB-Jugend, bei SportlerInnen für den Frieden usw. abgekuckt, bei der slowakischen Friedensfahrt Budapest - Wien und anderen. Bei manchen stand/steht die Politik noch mehr im Vordergrund, bei anderen stärker das Radfahren als Sport, bei anderen der Erholungsaspekt oder die Besichtigungen. Allen gemeinsam war die naturnahe Bewegungs-, Aktions- und Lebensform, die Absicht, auf die Politik im Sinne des Friedens Einfluss zu nehmen.

Was wir wollen:

„Wir wollen beitragen zu einer Welt ohne Waffen und ohne Gewalt, damit unsere Erde der gastlichste und friedlichste Ort im All wird. Ein Ort, wo Verständigung, Freundschaft und Liebe, Frieden und Toleranz allen Menschen die Möglichkeit gibt, in sozialer Sicherheit zu leben, ohne Diskriminierung wegen des Geschlechts, der Hautfarbe, der Nationalität, der Religion oder der sozialen Stellung.

Das ist möglich, wenn wir gemeinsam unsere Anstrengungen nicht auf die Produktion und Anwendung von Waffen, sondern auf die friedliche Entwicklung, auf die Beseitigung von Hunger und Armut konzentrieren.“

(Osterappell 2000 von Bike for Peace)

63.

Wenn ich mich gegen bestimmte Kritik wende, dann einfach nur, weil und insofern sie destruktiv ist. Hier machen Leute einfach nur etwas kaputt. Das Bessere ist der Feind des Guten", ok. Nur was ist das Bessere? Und Wer macht's?

Wenn nur Forderungen gestellt werden, teilweise auch einfach unrealistische Vorstellungen, ohne Erfahrung und Sachverstand, vor allem aber ohne die Bereitschaftserklärung: "ok, lasst mich mal dies oder jenes ausprobieren", dann bleibt nur Zerstörung übrig.

Druck machen, anderen vorschreiben, wie sie's zu machen haben, was soll das?

Es gibt ja nicht mal alternative Konzepte oder Beteiligung an der Ausarbeitung eines gemeinsamen Konzepts.

Das Konzept von Bike for Peace liegt ausgearbeitet vor:

- Aufruf
- Teilnahmebedingungen
- Organisationshandbuch

- Wirtschaftsplan
- Tätigkeitsberichte
- Finanzberichte
- Website
- Diskussionsforum

Es kann doch einfach nicht euer Ernst sein, dass die einen das ganze Jahr arbeiten und all dies erarbeiten, während die anderen meckern, um dann, wenn es um die Arbeit geht, keine Zeit zu haben oder andere Ausreden.

"Es gibt Kritik" Was soll das? Es gibt immer Kritik. Kaum dass sich jemand vernünftig äußert oder etwas praktisch sinnvolles tut, sind die Kritikaster zur Stelle.

64. Den z. Zt. gültigen prinzipiellen Tagesplan hat übrigens unser Mitinitiator Kurt Berus 2006 - damals gegen meinen Widerstand - durchgesetzt. Ich hatte das auf den Friedensfahrten bis dahin etwas lockerer gehandhabt. Heute gebe ich im Recht. Wer 7 - 8 Wochen miteinander leben will und eine solche Herausforderung physisch wie psychisch meistern will, der kann nicht jeden Morgen drüber nachdenken oder diskutieren "Wann stehen wir denn heute auf?, Sind jetzt alle fertig, können wir losfahren?" Regeln und klare Strukturen können auch entlasten.

65. Nach 2 weiteren Radfahrten im Juli/August 2011, an denen ich als Berater, Helfer, Autofahrer, Koch und Mädchen für alles teilgenommen habe, kann ich das bisher gesagte nur unterstreichen:

Die TeilnehmerInnen und OrganisatorInnen beider Radtouren waren hellauf begeistert über die sinnvolle und perfekte Zusammenstellung alles Notwendigen, was man für eine Radfahrt braucht und vieles darüber hinaus. Niemand der TeilnehmerInnen, die meisten waren zum ersten mal überhaupt auf einer Mehrtagestour dabei, beschwerte sich über zu wenig Luxus, zu wenig oder zu schlechtes Essen, zu anstrengende Etappen oder was auch immer.

Alles war da, immer war technische und menschliche Hilfe da, Danke und Bitte und viele freundliche Worte machten mir den 16-Stunden-Tag immer zu einem Vergnügen. "Konnis Zauberwohnwagen", in dem jedes Problem scheinbar schon gelöst war, bevor es überhaupt auftauchte, machte die Runde.

Ein Team, das sehr dankbar zur Kenntnis nahm, dass viele Sorgen, die sie sich vorher gemacht hatten, in einer 30-jährigen Erfahrung zur Organisierung von Radfahrten auch schon mal vorgekommen waren und präventive Ausrüstung zur Verfügung stand.

Wenn dann ein Team sich auch noch gut versteht und enormes Geschick dabei hat, den Teilnehmern das Gefühl zu geben, jederzeit mit einem Problem (und sei es nur eine Befindlichkeit) kommen zu können, ist schon viel gewonnen.

Das Team hatte selbst eine Menge Ideen, hat meine Vorschläge zur Organisierung des Radfahrens (geschlossenes Feld, 2er Reihen, StVO, Lotse, Schlussfahrer, Ordner usw.) dankbar aufgegriffen, aktiv umgesetzt und sich und den TeilnehmerInnen einmal mehr dabei selbst ein Erfolgserlebnis organisiert.

66.

Unbestritten ist, dass auf der letzten Tour ("Ideen erfahren") wesentlich mehr Zeit zur Verfügung stand, zum Dialog untereinander, zum Organisieren des Gruppenprozesses usw. Die Etappen waren deutlich kürzer. Das ist ein wesentlicher Unterschied zu den Friedensradfahrten mit durchschnittlich 90 km/Tag.

Trotz des nicht änderbaren Rahmens der Langstreckenfahrt sollten auch wir daran arbeiten, dem Gruppenprozess mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Wer sagt denn, dass nicht auch in den 10 Stunden, die man im Sattel sitzt, ein Großteil dieser notwendigen Gespräche geführt werden können?

Dazu ist allerdings ein Team notwendig, das klar weiß, was es will, worauf es ankommt, und das diese Ziele dann konsequent und zielstrebig, ohne Aufgeregtheit, verfolgt und gegenüber den TeilnehmerInnen gemeinsam und geschlossen vertritt.

Wenn der Leiter der Radfahrt hinten im Auto sitzt oder beim Einkaufen ist, und das restliche Team, so es denn eines gibt, sein eigenes Konzept hat (oder keines und nur spontan agiert), kann das nicht funktionieren.

67.

Manche Kritik an Bike for Peace kommt mir vor wie jene: "Hey Maus, warum bist du eine Maus? Warum bist du kein Elefant?"

Was soll man darauf antworten?

Wir wollten nie etwas anderes sein als Bike for Peace: Eine Friedensinitiative auf dem Fahrrad, eine Radfahrerguppe für den Frieden.

Wir haben niemals etwas anderes getan als Friedensradfahrten zu organisieren: Mit dem Zelt oder in Turnhallen, selber kochen, alles selber machen.

Dafür steht und stand der Name Bike for Peace schon sehr lange, bevor es den Verein gab. Was gibt es daran zu kritisieren? Wir wollen nichts anderes sein, als wir sind. Es ist kindisch, das zu kritisieren. Wem das nicht gefällt, der muss es nicht mitmachen.

Ich gehe auch nicht in den Tennisclub und versuche die Leute davon zu überzeugen, dass Radfahren der bessere Sport sei.

Wir wollten nie ein Touristikunternehmen sein oder ein Reiseveranstalter. Übrigens: Dies hat eine sehr wichtige Rolle bei der "endgültigen" Anerkennung der Gemeinnützigkeit von Bike for Peace gespielt. Ein Reiseveranstalter ist per Definition niemals gemeinnützig.

Und die neuen Energien? Sie ergibt sich fast zwangsläufig aus dem Charakter als Friedensinitiative. Wer für den Frieden ist, muss für die Energiewende sein. So stand es schon im ersten Aufruf 2005.

68.

Schon 2000 stand in einem Artikel der Rheinpfalz über Bike for Peace: *"Radfahren ist wie kaum eine andere Aktionsform geeignet, den Friedensgedanken rüber zu bringen. Die Leute an der Straße nehmen unsere Aktion positiv auf."*

Es macht Spaß mit dem Fahrrad für den Frieden zu demonstrieren.