

0.00 UHR **LONDON**



5.00 UHR **BRIGHTON**

Süchtig im Sattel

Liebeserklärung ans Radfahren: Ein in London lebender Deutscher erzählt, wie er zum begeisterten Night Rider wurde.

VON OLAF STORBECK

ES IST NASS. Eine typische englische Regennacht, kalt und ungemütlich. Halb fünf ist es inzwischen, und ich sitze auf dem Fahrrad. Seit Mitternacht, zusammen mit gut 60 anderen Radlern. Nach dem Start am Hyde Park in der Londoner Innenstadt sind wir auf der hell beleuchteten Chelsea Bridge über die Themse gerollt; später über die wahrlich einsame „Lonesome Lane“ in der Grafschaft Surrey, dann vorbei am Flughafen Gatwick.

Ein Frühstück mit Meerblick im Seebad Brighton ist unser Ziel. Bis dahin sind es noch mindestens zwei Stunden. Es regnet so stark, dass die Tropfen vom Asphalt in die Höhe spritzen. Ich bin erschöpft, ich bin zu langsam, ich verfluche mich. Nicht zum ersten Mal in dieser Nacht.

Willkommen beim Friday Night Ride to the Coast, dem FNRttC, einer der bizarrsten Fahrradtouren Europas. Freitags, möglichst bei Vollmond, treffen sich bis zu hundert Radfahrer unter dem monumentalen Triumphbogen am Hyde Park. Wenn Big Ben zur Geisterstunde schlägt, heißt es: „We're on our way!“

DIE FAHRT VON LONDON nach Brighton ist der Klassiker, oft geht es auch an weniger bekannte Ziele. Whitstable, ein für seine Austern berühmter Küstenort in Kent;



LONDON

Für den Friday Night Ride to the Coast treffen sich die Radler unter dem Triumphbogen am Hyde Park.

Southend-on-Sea, eine leicht heruntergekommene Stadt am nördlichen Ufer der Themse-Mündung; Newhaven, ein schäbiger Fährhafen an der Kanalküste. Um die hundert Kilometer sind die Touren lang, und sie enden stets dort, wo die Straßen aufhören und es nur noch mit dem Boot weitergeht: am Meer. Das Meer hat eine besondere Bedeutung in der kollektiven Seele der Briten. Nur wenige Orte sind weiter als hundert Kilometer von der Küste entfernt; der Inselstatus prägt die Mentalität der Menschen.

Mich haben die Nachtfahrten zur Küste geprägt. Durch sie hat sich das Fahrradfahren für mich von einem Mittel der Fortbewegung in eine Obsession verwandelt; durch sie bin ich süchtig nach Bewegung geworden.

Kurz nach meinem Umzug von Düsseldorf nach London im Herbst 2009 hatte ich die Touren zufällig im Internet entdeckt. „Das ist so schräg, das musst du einmal erlebt haben“, schoss es mir durch den Kopf. Beim ersten Night Ride des Jahres 2010, in jener kalten Regennacht, schwor ich mir kurz nach der Morgendämmerung: „Einmal und nie wieder!“

Längst kann ich darüber lachen. An mindestens 40 solcher Nachtfahrten habe ich inzwischen teilgenommen. Heute gehöre ich manchmal zu denen, die auch für den

Rückweg das Fahrrad nehmen. Viele Ecken Englands habe ich dank der unterschiedlichen nächtlichen Fahrten entdeckt. Mal ging es von Manchester nach Blackpool; mal von York nach Hull; mal von Reading nach Lymington. In Newhaven haben wir mit einer kleinen Gruppe nach einem Night Ride die Morgen-Fähre nach Frankreich genommen und sind die 180 Kilometer bis nach Paris weitergefahren.

SPORT HABE ICH eigentlich immer gehasst. Als Kind war ich pummelig und stets einer der letzten, der beim Schulsport in die Mannschaft gewählt wurde. Meine Eltern hatten mich in einen Leichtathletik-Verein gedrängt, was aber nicht lange gut ging. In der Oberstufe wählte ich Sport so schnell wie möglich ab, um das große Zeitschwimmen mogelte ich mich herum. Noch Jahre nach dem Abitur hatte ich gelegentlich den Albtraum, die Schwimmprüfung nachholen zu müssen, damit das Zeugnis gültig bleibt.

Das Fahrrad aber war schon damals fester Bestandteil meines Lebens. Nicht als Sportgerät, sondern als Fortbewegungsmittel, um möglichst schnell und günstig von A nach B zu kommen. Ich habe vergessen, wie alt ich war, als ich das Radfahren lernte. Aber ich weiß, was das Rad für mich ab dem ersten Tag bedeutete: Freiheit.

Als ich zwölf war, fiel mir Heinz Helfgens Reiseepos „Ich radle um die Welt“ in die Hand. In den Fünfzigerjahren war der arbeitslose Journalist in Düsseldorf gestartet, mit 3,80 Mark in der Tasche. Mein Vater hatte das Buch als Kind gelesen, und ebenso begeistert wie er ackerte ich mich durch Helfgens Abenteuergeschichten in der Wüste, im Dschungel, bei der Tigerjagd.

Im Weltmeisterschaftssommer 1990, mit 16, machte ich meine erste Mehrtagestour, allein vom Ruhrgebiet zur Verwandtschaft in Süddeutschland. Hinter Ratingen fühlte ich mich wie Helfgen in der „grünen Hölle“ am Orinoco. Auf dem Rückweg war die Jugendherberge in Bonn wegen Renovierung geschlossen, am Kölner Stadtrand schlug ich mich mit Schlafsack unter freiem Himmel in ein Weizenfeld. In den Jahren und Jahrzehnten danach folgten Radreisen durch Norwegen, Schweden, Frankreich, Italien und die USA.

Aber freiwillig und regelmäßig Sport treiben? Dieser Gedanke schlich sich erst um meinen 30. Geburtstag ein. Das war im Jahr 2004. Ich war schon eine Weile Wirtschaftsjournalist, Büroarbeiter, brachte mindestens 15 Kilo zu viel auf die Waage. „Du musst dich mehr bewegen“, sagte ich mir. Ich pro-



Nächtliche Panne

Die Schlusslichter einer Tour, die dem langsamsten Fahrer Gesellschaft leisten, helfen auch beim Reifen flicken.



Durchhalten

Nass, kalt, ungemütlich: Auf das englische Wetter ist rund um die Uhr Verlass.

bierte es zuerst mit Joggen, aber das war mir zu anstrengend und ging auf die Knie.

Also Radfahren. Bei E-Bay ersteigerte ich ein Ergometer und trat nach Feierabend jeden Tag eine Stunde in die Pedale. Schwitzte das Laminat voll und glotzte sinnentleertes Fernsehprogramm. Nach zwei Monaten investierte ich in ein neues Fahrrad.

Der Heimtrainer ist lange verkauft, das Auto ebenfalls. Mein Fuhrpark umfasst heute mehrere Fahrräder, darunter ein Faltrad für den Alltag in der Stadt, ein Rennrad für Langstrecken, ein Reiserad für Urlaubstouren mit viel Gepäck.

Ich schätze vor allem einen Vorteil des Radfahrens gegenüber anderen Sportarten: Es lässt sich sehr einfach in den Alltag integrieren. Allein die Fahrt ins Büro bringt mir pro Tag eine gute Stunde Bewegung. Genau 11147 Kilometer bin ich im vergangenen Jahr geradelt, gut die Hälfte davon auf Nachtfahrten und im Urlaub, mal mit Freunden, oft mit meiner Frau. Von London nach Paris; von der holländischen Nordseeküste ins Ruhrgebiet; auf Ferienreisen von der Normandie nach Bordeaux, entlang der Dordogne und durch das Limousin. Schätzungsweise 675 Stunden habe ich im Sattel verbracht, im Schnitt fast zwei Stunden pro Tag – oder auch Nacht.

Worin genau der Suchtfaktor der Night Rides liegt, ist schwer zu beschreiben.

BEIM ERSTEN MAL war es bei mir die Faszination über eine exzentrische Idee und die Lust an der Herausforderung. Night Rides sind intensivere Fahrradtouren; eine einfache, schnelle Flucht aus dem bequemen Zivilisationsalltag. Es ist, als bewege man sich in einer anderen Dimension: Man startet, wenn sich angetrunkene Kneipengänger auf den Heimweg machen, und man kommt an, wenn für normale Menschen der Tag beginnt. Eine Fahrt durch die Nacht hat etwas von einem Interkontinentalflug – man verliert sein Zeitgefühl.

Dennoch war ich vor dem ersten Night Ride nervös. Eine ganze Nacht durchzumachen, das habe ich seit den Abi-Feten nur selten getan. Der Schlafentzug machte mir Angst. Was, wenn ich um drei Uhr morgens so müde bin, dass ich nicht mehr weiter kann? Doch diese Sorge war unbegründet. Es mag das Adrenalin sein, kombiniert mit der körperlichen Aktivität – schlafen zu wollen ist unterwegs kein Thema, vorausgesetzt man bleibt warm und isst zwischendurch etwas.

Und das bizarre Erlebnis schweißst zusammen. Simon und Susie, Mick und Miran-

da, Gordon und Eddie – viele der „regulars“ sind gute Freunde geworden. Eine verschworene Gemeinschaft, in der jeder weiß, dass er sich blind auf den anderen verlassen kann. Und es gibt wenige Dinge, die schöner sind, als um acht Uhr morgens ein frisch gezapftes Bier zu trinken. Dass es überall in England Pubs gibt, die schon so früh geöffnet sind, habe ich erst durch die Night Rides gelernt.

GEGEN FÜNF UHR MORGENS wird es langsam hell, aber es regnet noch immer. Die schnelleren Fahrer haben sich an einer Tankstelle untergestellt, warten auch auf die letzten Nachzügler, zu denen ich gehöre. Die letzten 15 Kilometer gehen durch die South Downs, eine direkt bis zur Küste reichende Hügelkette. Immerhin, der Regen wird schwächer. Am Horizont taucht ein veritabler Berg auf; aber den werden wir doch umfahren.

Oder etwa nicht?

Vor der ersten Serpentine schalte ich in meinen kleinsten Gang. An der zweiten stelle ich fest, dass ich fahrend langsamer bin als andere, die ihr Rad schieben. Hinter der dritten Haarnadelkurve gebe auch ich mich geschlagen.

248 Meter reckt sich der Ditchling Beacon in die Höhe, er ist der dritthöchste Punkt in den South Downs. Rund 1,5 Kilometer geht es steil bergauf. Bei gutem Wetter ist die Aussicht oben phänomenal. Wenn die rötliche Morgensonne das Tal ausleuchtet und weißer Morgentau wie Wattebüsche in den Mulden liegt. Eine Traumlandschaft, wie man sie selten zu sehen bekommt.

An diesem grauen, ungemütlichen Morgen ist aber nur eins zu sehen: tiefhängende Wolken. Noch eine halbe Stunde im Sattel, dann erreiche ich zu meiner eigenen Überraschung das Madeira Café in Brighton. Ausgelaugt, müde und doch seltsam glücklich. Das Frühstück ist sehr englisch. Der Kaffee dünn, die Bohnen aus der Konserve und lauwarm, das Rührei salzfrei, die Würstchen teigig. Selten habe ich ein so lausiges Essen so sehr genossen. Und wie zur Versöhnung wagt sich auch noch die Sonne hervor.

Meine Hoffnung, allein durch mehr Bewegung abzunehmen, hat sich übrigens nicht erfüllt. Das viele Fahrradfahren hat mich zwar im Lauf der Jahre fitter gemacht. Trotzdem wurde ich schleichend fatter. In den dunkelsten Tagen war mein Body-Mass-Index auf 32 geklettert. Laut Weltgesundheitsorganisation ist das nicht mehr nur Übergewicht, sondern Fettleibigkeit ersten



Morgengrauen

Ein Night Ride hat etwas von einem Interkontinentalflug: Irgendwann verlieren die meisten Teilnehmer das Zeitgefühl.



Glück der Ankunft

Frühstück mit Meerblick: Nach Bohnen aus der Konserve und salzfreiem Rührei ziehen viele weiter in den Pub.

Grades. Das hat sich erst geändert, seitdem ich mithilfe einer App konsequent über meine Ernährung Buch führe und meine Essgewohnheiten geändert habe. Mehr Obst und weniger Fertiggerichte, Süßigkeiten, Alkohol.

Gut 20 Kilogramm habe ich damit während des ersten Jahres abgenommen; 5 weitere sollen noch runter. Ohne die Kalorien, die ich beim Fahrradfahren verbrenne, hätte es diesen Fortschritt nicht gegeben. Auf Dauer ist mir das Radeln aber ein bisschen zu einseitig, daher habe ich mit moderatem Krafttraining für den Oberkörper angefangen, zwei Stunden pro Woche. Wenn ich im Fitnessstudio die Menschen auf dem Ergometer sehe, überkommt mich stets eine Welle von Mitleid: Statt im fensterlosen Raum auf der Stelle zu trampeln, könntet ihr das Gleiche unter freiem Himmel machen – bei frischer Luft und deutlich mehr Abwechslung.

UND DIE OPTIONEN sind fast unbegrenzt. Über die Friday Night Rides habe ich sogenannte Randonneure kennengelernt: Langstreckenradler, die schon mal 600 Kilometer am Wochenende fahren. Als ich mit den Night Rides anfang, waren 120 Kilometer am Stück für mich noch eine echte Herausforderung. Heute fahre ich 240 Kilometer ohne übermäßige Mühe. Und hoffe, im Sommer beim historischen Fahrrad-Marathon Paris–Brest–Paris mitfahren zu können. 1200 Kilometer von der französischen Hauptstadt an die bretonische Küste und zurück, dafür hat man maximal 90 Stunden Zeit. Paris–Brest–Paris fand zum ersten Mal 1891 statt und war damals ein Rennen. Heute fährt jeder nur noch gegen seine eigene Uhr – es geht darum, im Zeitlimit zu bleiben. Ob man schneller ist als die anderen, spielt keine Rolle.

Zur Vorbereitung versuche ich seit Herbst 2014, jeden Monat mindestens eine 200-Kilometer-Tour zu fahren. „Randonneur Round the Year“ nennen das die englischen Langstreckenradler oder auch einfach RRtY.

An einem Sonntag Mitte Dezember um fünf Uhr morgens aufzustehen, um bei minus zwei Grad zwölfteinhalb Stunden im Sattel zu sitzen, ist kein großer Spaß. „Midlife-Crisis“, lästert meine Frau regelmäßig über meine Fahrradsucht. Vielleicht hat sie recht. Aber ich denke darüber nicht nach. Lieber plane ich die nächste Tour.

Storbeck, 41, arbeitet als Wirtschaftsjournalist für die Agentur Reuters.