



Schafskur für Radler

Die Anreise ist umständlich, die Geografie anspruchsvoll. Dennoch ist die Zeit gekommen, in Grossbritannien das Tourenradeln wieder zu erfinden. Ein gutes Routennetz wartet darauf, von robusten Gästen erkundet zu werden.

Text: Dres Balmer
Fotos: Dres Balmer, Pete Mijnsen

Schon die Verhandlungen mit der Frau im SBB-Reisebüro sind zäh wie ein alter Schafsbock. So etwas Komisches wie eine Bahnreise nach London hat sie heuer noch nicht verkauft. Sie blättert in dicken Ordnern und telefoniert ausgiebig mit der kollegialen Fachwelt. Ergebnis: Die Fahrt von der Schweiz nach London, via Paris und mit dem «Eurostar» unter dem Kanal durch, kostet hin und zurück 400 Franken und dauert zweimal neun Stunden. Inbegriffen ist – in Paris – eine lustige Bahnhof-Wechselaktion mit dem Velosack. Kein normaler Mensch fährt noch mit der Eisenbahn nach England. Seinen ganzen ökologischen Heroismus muss man aufbieten, um nicht einfach in den Billigflieger zu steigen und die Distanz halb so teuer und doppelt so schnell zu überwinden. Und, wenns noch ein wenig empörte Ideologie sein darf: Diese Vorgeschichte handelt vom schamlosesten Kapitalismus, dem alle Regierungen und Behörden Europas im Namen des freien Marktes zu Kreuze kriechen und dabei die schöne Eisenbahn verrotten lassen.

Dann steht man doch in London, Waterloo Station. Das klingt heroisch. Die ersten Meter auf der linken Seite, die erste Meile. Madrid hat man überstanden, rechts zwar, Los Angeles und Mailand ebenfalls, und hier geht es auch, nur eben auf der anderen Seite. Die Stadt dröhnt. Der Boden zittert vom ewigen Erdbeben der Mobilität. Wir stürzen uns ins Gewühl. Selbstbehauptung ist gefordert. Man darf gnädigst die ÖV-Spur benutzen. Dort fahren auch die roten Busse, die zweistöckigen, und die schwarzen Taxis, die aussehen wie Leichenwagen. Bei den Rotlichtern, zuvorderst, ist eine grüne Fläche mit dem Velosymbol auf den Boden gepinselt, und sie wird von den Autofahrern respektiert. Es sind aber kaum Radler unterwegs. Und wenn, dann fahren sie im Strassengraben oder gleich auf dem Trottoir.

Wieso vom Wetter reden?

Gleich geht es weiter, vom Bahnhof Kings Cross mit der Eisenbahn ins nördlichere Peterborough, von dort zum so genannten «Byway», einer der ausgeschilderten Velorouten, die wir auf dieser Reise austesten wollen. Es regnet am Morgen, doch wir haben beschlossen, nie vom Wetter zu reden, weil es nichts bringt, vom Wetter zu reden. Das Wetter geschieht hier einfach, und kaum hat man angefangen, darüber zu reden, ist es wieder anders. Also muss man gar nicht erst darüber reden, sondern kann es geschehen lassen. Nasse Füsse sind nicht nur nasse Füsse, sondern auch eine Frage der inneren Haltung. Wer vom Wetter zu reden anfängt, zahlt ein Bier, und wenn man aus dem Pub tritt, scheint die Sonne. Oder es regnet. Egal. Für meteorologische Hypochonder sei angemerkt: Im April 2005 hatten wir während vierzehn Reisetagen bloss vier verregnete Morgen. In der Schweiz gab es während der selben Zeitspanne sieben volle Regentage.

Wir suchen die braunen Wegweiser des National Byway, und wir finden sie. Die Strassen werden ruhiger. Schon hat der Wind den Belag getrocknet. Der Wind ist unser sicherster Gefährte, vom ersten bis zum letzten Tag. Und die Hecken links und rechts der Strasse. Sie brechen den Wind ein wenig, sind hübsch und verleihen der Landschaft eine Park-Atmosphäre. Zwischen Hecken fahren wir durch die erbsengrüne Geografie, am Himmel führen Wolken dramatische Stücke auf, rund um Ortschaften herum säumen unzählige Osterlocken die Strassen, und alle paar Minuten hoppelt ein stilles Häschen über den Asphalt. Überall diese Hasen – Millionen von ihnen nagen im Untergrund an den britischen Inseln. Und Schafe, Kühe, ein paar Pferde im Regenmäntelchen, jeden Tag ein Dutzend schön bunte Moorhähne. Und zwei bis höchstens drei Radler, ebenfalls bunt. Das wäre das Personal. Ab und zu kommen wir in ein verschlafenes Dorf. Putzig ist es, proper und gepflegt die einzelnen Häuschen. Bei jedem stehen zwei, drei Autos. Im Dorf ist kein Mensch zu Fuss unterwegs. Wozu auch? Es gibt keine Post mehr, keinen Laden, keinen Pub. Zur Arbeit, zum Supermarkt muss man fahren. Eine Stunde, zwei Stunden, egal. Man ist ja mobil.

Vehikel für Proletarier

Schon lange stehen wir in Kontakt mit Michael Breckon, einem der Initianten des National Byway. Michael ist 69, radelt seit Kindsbeinen, hat gute Beziehungen zum Rennsport. Er ist ein Marketing-Mann, arbeitete für Air Canada und für die Velofirma Raleigh. Er radelt mit uns, beginnt die Geschichte des britischen Velotourismus zu erzählen. In Grossbritannien gab es Hunderte von Veloklubs, die jeden Sonntagmorgen über Hügel und Auen schwärmten und so zum Landschaftsbild gehörten. Dann setzte, wie in den anderen Industrieländern auch, die individuelle Motorisierung ein. Das Velo galt bloss noch als Vehikel für Proletarier, die sich kein Auto leisten konnten. Grossbritannien weist einige Besonderheiten auf: Grundsätzlich hat jeder Autofahrer das Recht, zu jeder Zeit jede Strasse zu benutzen, und von diesem Recht – es ist den Autofahrern heilig – wird fleissig Gebrauch gemacht. Ein Politiker, der es in Frage zu stellen wagte, würde nicht wiedergewählt. Dazu kommt, dass während der Thatcher-Ära in den achtziger Jahren der öffentliche Verkehr privatisiert und dereguliert wurde. Angesagt war Individualismus mit immer höheren PS-Zahlen, und ein schönes Auto ist auch heute noch Zeichen beruflichen Erfolges und sozialen Aufstiegs.

Englands dicht besiedelter Süden liegt hinter uns, wir gelangen zur riesigen Mündung des Humber. Es regnet, das breite Wasser ist braun wie Milchkaffee, und der Wind versieht die Oberfläche mit bösen kleinen Wellen. Über den Milchkaffee schwingt sich in kühnem Bogen eine gigantische

Der National Byway führt auch am Weltkulturerbe Fountains Abbey vorbei.

Hängebrücke. Beidseits der Autostrasse befindet sich ein Streifen für Fussgänger und Radler. Auf dem Scheitelpunkt der Brücke bläst der Wind wie auf dem Jungfrauoch, jagt einem den Regen waagrecht ins Gesicht.

Etwas mehr Selbstbewusstsein, bitte!

Am Abend sind wir in York. Es ist kühl, doch die zähen Yorkerinnen tragen kurze Röcke, stöckeln mit nackten Beinen und blossen Schultern übers Pflaster. Die Farbe ihrer Haut spielt mit den Marshmallow-Tönen Weiss, Rosa und Hellblau. York hat einen schönen Bahnhof, ein Münster und eine begehbare Stadtmauer. Am nächsten Morgen kommen wir in eine andere Welt. Die Hügel werden höher, immer häufiger zäunen statt der gewohnten Hecken kunstvolle Trockensteinmauern die Weiden ein, auf denen Hunderttausende von Schafen das Gras abfressen und einen dichten Rasen stehen lassen. Die Schafe lassen sich von den vorbeifahrenden Autos nicht beirren. Sobald aber wir auftauchen, rasen sie schafskopflös von der Strasse weg. Wir erreichen die Ausläufer des Penninischen Gebirges, die Yorkshire Dales – riesige, baumlose Rasenhügel, über die der Wind pfeift. Die Landschaft ist weitläufig und sanft geformt, die Strassen aber haben giftige Aufstiege. Michael nimmt sich einen Tag frei, um uns die Yorkshire Dales zu zeigen. Stolz sagt er: Hier ist Gottes Land, flattert uns mit seinem Rennvelo wie ein Schmetterling

um die Ohren und hat immer noch genug Atem, um uns das weitere Schicksal des britischen Velotourismus zu erzählen: Auch hier, stöhnt er, fahren immer mehr Autos herum, nimmt die Zahl der Geländewagen stetig zu. Ganz gravierend findet Mike, dass hier zu Lande die Velofahrer nicht als vollwertige Verkehrsteilnehmer betrachtet werden, die man auch respektieren muss, sondern bloss als Beeinträchtigung der freien Autofahrt. Die Zahl der Radler ist verschwindend klein, und ihr Selbstbewusstsein ist ganz verschrumpelt. Grossbritannien scheint sich zu amerikanisieren. Wo man hinblickt, sieht man übergewichtige Menschen, die den Staatshaushalt belasten – ein Zusammenhang, den kaum jemand formulieren mag. Mike hat Zahlen: Bei den sechzig Millionen Britinnen und Briten vergammeln dreissig Millionen Fahrräder in Garagen und Kellern. Gebraucht werden bloss drei Millionen Velos, was wohl eine optimistische Annahme ist. Doch es gibt auch andere Zeichen: Zwei Organisationen, Sustrans und National Byway, bemühen sich seit einem Jahrzehnt darum, das Leben der Radler zu erleichtern. Weil die Regierung in London die Fettleibigkeit als Bedrohung der Volksgesundheit erkannt hat, werden beide Organisationen mittlerweile vom Staat finanziell unterstützt. Die Yorkshire Dales haben uns geschafft. Wir brauchen einen Ruhetag in Barnard Castle. Hier steht ein Schloss in französischem Stil, erbaut von einem frankophilen Krautjunker und seiner

Innenansicht Fountains Abbey.

Geliebten, darin untergebracht ist eine lustige Mischung aus Louvre und Heimatmuseum. Unten am Fluss, in einer alten Mühle, haben wir ein Bed and Breakfast gefunden. Die Landlady hat in ihrem Haus tonnenweise Vorhänge, Gardinen und Rüschen aufgehängt, auf jedem Tischchen, auf jeder Konsole liegen gehäkelte Deckchen. Ihr Frühstück ist so reichhaltig, dass es uns bis an den Hadrianswall mit Energie versorgt. Weil von dem nicht mehr viel zu sehen ist, radeln wir weiter nach Schottland. Der Ginster blüht, zaubert sattes Gelb in die Landschaft und verströmt einen betörenden Duft. Die Sonne scheint, der Himmel ist weit, wir radeln dorthin, wo der Wind herkommt: zum Meer. Wir haben uns die Karte angeschaut: In Schottlands Westen gibt es ein verrücktes Labyrinth von Halbinseln und Inseln, deren Namen uns mehr reizen als der stark besiedelte Landstreifen zwischen Glasgow und Edinburgh. Die schönsten Tage der Reise teilen sich auf in Radeln und in Fährpassagen. Autos gibt es kaum noch, ihre Fahrer sind rücksichtsvoll und grüssen die Radler freundlich mit Handzeichen. Wenn die Fähre gerade weggefahren ist, gehen wir in den Pub, bis die nächste kommt. So schippern und radeln wir friedlich über westliche Insel-Umwege nach Glasgow. Als wir dort ankommen, bricht gerade der Sommer aus. Das Leben in den Strassen ist quirliger als in einer italienischen Stadt. Bald wird sich die Marshmallow-Haut der Schotten bräunen. ■



1| Inselhüpfen mit Fähre gehört zu Schottland wie der Malzwhisky.
2| Unermüdlich für das Velo unterwegs: Michael Breckon.
3| Mitten in Nordengland steht ein französisches Schloss: Bowes Museum.
4| Hadrian's Wall – oder das, was davon noch steht.



Infografik: Lars Weiss, tnt-graphics

INFORMATION

Auf einen Blick: Grossbritannien (England, Schottland und Wales) ist sechsmal grösser als die Schweiz und für Radler ein anspruchsvolles Terrain. Ausser im Südosten ist es hügelig, in Schottland sogar bergig. Die Strassen haben viele kurze, brutale Rampen. Dazu kommen: ewiger Wind, lepröser Strassenbelag, launische Witterung. Bilanz nach zwei Wochen und tausend Kilometern: je nördlicher, desto schöner und autoärmer.
Route: Peterborough – Grantham – Kingston upon Hull – York – Yorkshire Dales – Hexham – Dumfries – Ardrossan – Insel Arran – Tarbert – Rhubodach – Rothesay – Wemyss Bay – Glasgow.
Reisezeit: Mai, Juni und September. Im Juli und August sind alle mit dem Auto unterwegs.
Anreise: Idealisten nehmen samt Velo im Sack die Eisenbahn, Realisten fliegen.
Britische Eisenbahnen: Durch Entstaatlichung sind sie in bedenklichem Zustand. Das Angebot ist chaotisch, die Tarife sind rund fünfzig Prozent höher als in der Schweiz.
Kost und Logis: In vielen Dörfern gibt es weder Laden noch Pub, man sollte also stets Verpflegung mit sich führen. Essen und Bier in den Pubs sind anständig. Mittelklassehotels sind oft teuer und schmutzlig. Bed and Breakfast ist die bessere Wahl, Familienanschluss unbegriffen.
Preise: Grossbritannien ist ein teures Reiseland; billiger als in der Schweiz sind bloss Whisky und Velozubehör.

Dokumentation: Das Routennetz von «The National Byway», «Britain's Heritage Cycling Route» orientiert sich an Naturschönheiten und historischen Kuriositäten. Bis heute sind vier Kartenblätter mit ausführlichem Textteil herausgekommen: East Midlands, Yorkshire, North East England und South West Scotland. Preis pro Blatt 9.50 Franken. Bezugsquelle: www.thenationalbyway.org. Die Karten der Organisation Sustrans sind ebenfalls zu empfehlen: www.nationalcyclenetwork.org.uk. Der Veloführer Cycling Britain (Lonely Planet, 34.50 Franken) bietet eine Auswahl besonders schöner Routen.

